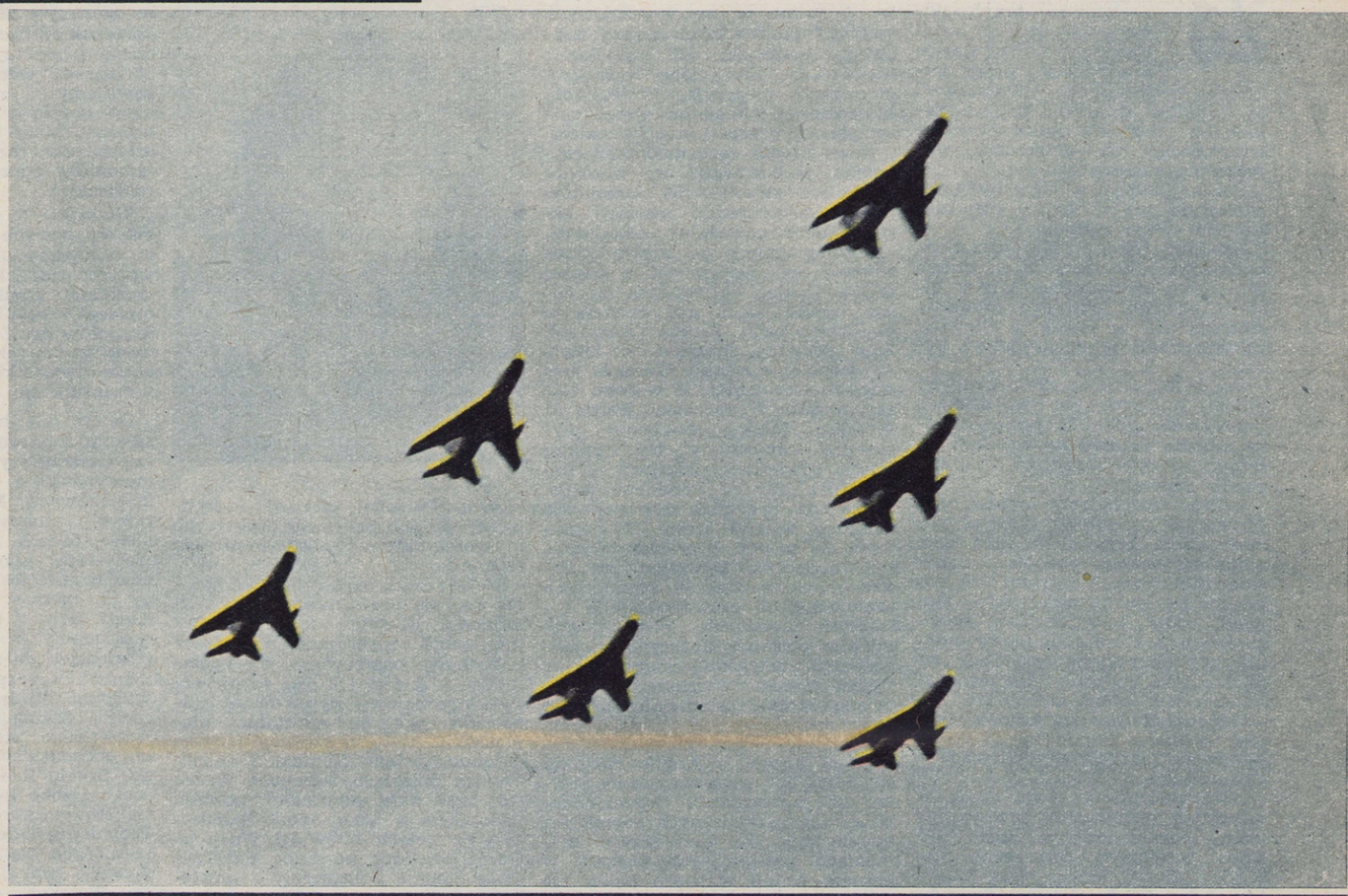
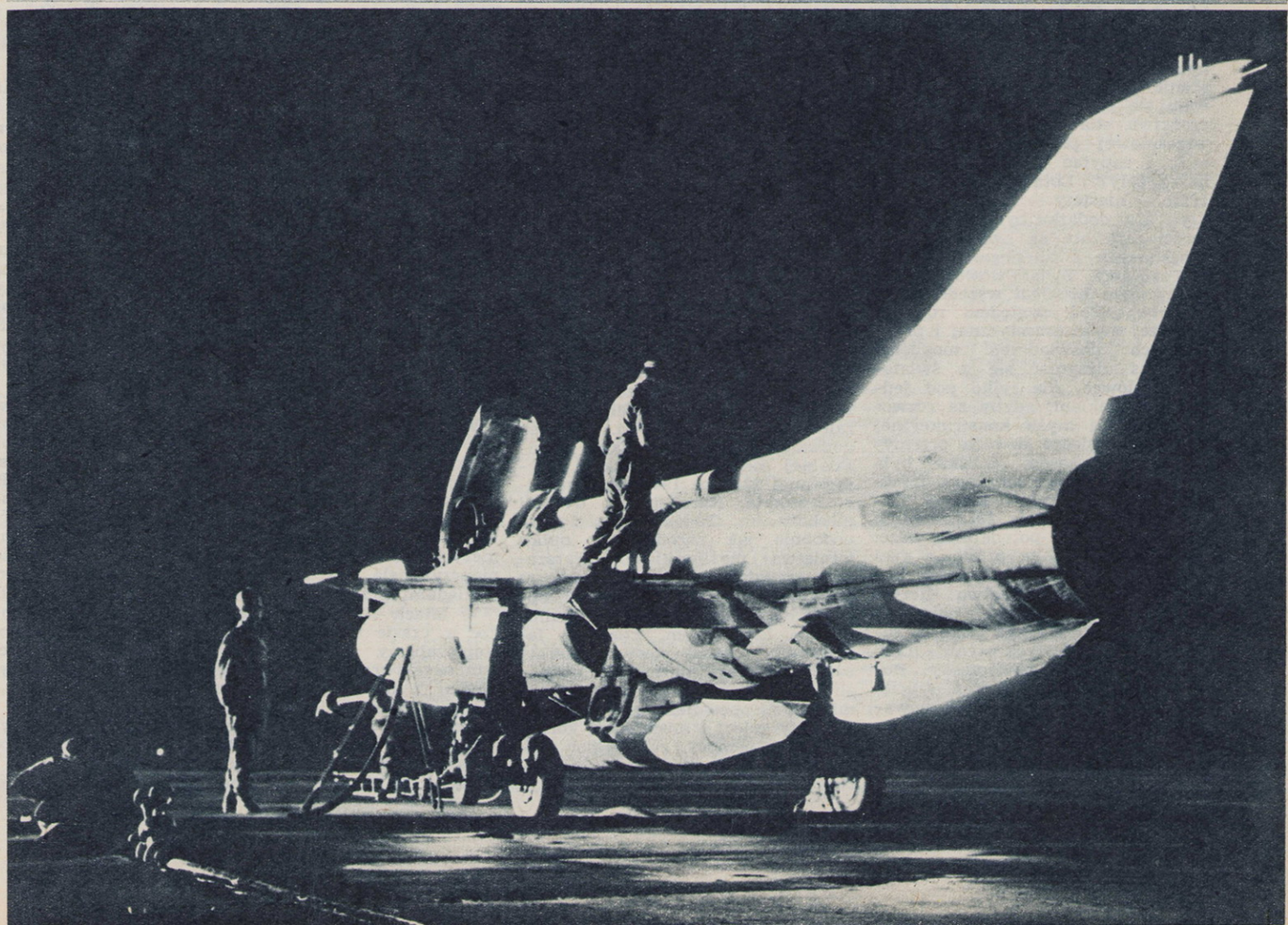
SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (737) ● 22. VIII. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1965





Nowoczesne, szybkie myśliwce — czujna straż polskiego nieba.

Foto: Z. Chmurzyński i J. Szymański

Po 21 latach

WCZORAJ i DZIŚ NASZYCH SKRZYDEŁ

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA
gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

23 sierpnia mija dokładnie 21 lat od dnia, kiedy z lotniska przyfrontowego — już z ziemi ojczystej — wystartowali piloci 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", by osłaniać działania bojowe samolotów „Ił-2" z 3 pułku lotnictwa szturmowego na przyczółku warecko-magnuszewskim.

Polska Ludowa w roku bieżącym wkroczyła już w drugie dwudziestolecie swego istnienia.

Dziejów narodu nie kształtują przypadki. Nie jest więc rzeczą przypadku, że pamiętne daty w historii naszego ludowego lotnictwa zbiegają się w czasie z wielkimi wydarzeniami w życiu całego narodu.

Dzień 23 sierpnia 1944 roku jest dniem przełomowym w dziejach polskich skrzydeł. Ta pamiętna data niejako zmusza do refleksji na temat: co było przedtem i co nastąpiło potem?

Ilekroć spoglądamy wstecz, patrzymy w przeszłość, tylekroć pamięć nasza przywołuje inną datę z historii naszego narodu: 1 września 1939 roku. I staramy się odpowiedzieć na pytanie, które stawiało sobie wówczas całe społeczeństwo, a które anonimowy autor ulicznej, okupacyjnej piosenki wyraził z taką goryczą: „dlaczego naszych orłów widać nie było?"

Odpowiedź nie jest trudna, chociaż trzeba się tu powołać na skomplikowane przyczyny polityczne i ekonomiczne.

...W dziedzinie podboju nieba, w dziedzinie opanowania przestworzy mamy bogate tradycje. Lista polskich lotniczych bohaterów jest bardzo długa, piękna jest księga ich sławy. W dwudziestoleciu międzywojennym mieliśmy zdolnych konstruktorów i wielu utalentowanych pilotów. Ich sukcesami na arenie międzynarodowej fascynowało się i zachwycało całe społeczeństwo, które niebawem w dniach wrześniowej próby miało przeżyć szok i zapytać gorzko: „gdzie są nasze orły?" Lotnicy jednak byli, tylko — niestety — mieli mało maszyn, a w dodatku były to w większości samoloty na owe czasy już przestarzałe. I tu sięgamy do sedna sprawy. Świat wówczas zdecydowanym krokiem wszedł w erę lotnictwa. Pod względem rozwoju lotniczej myśli teoretycznej i praktycznych doświadczeń mogliśmy wówczas utrzymać się w światowej czołówce. Ale tylko pod jednym warunkiem: gdyby za rozwojem polskiej myśli konstrukcyjnej nadążało zaplecze — baza przemysłowa. Tymczasem Polska była wówczas jednym z najmniej uprzemysłowionych krajów Europy. Doświadczenia września 1939 roku w sposób tragiczny potwierdziły tezę: jaki przemysł, taka armia, a tym bardziej: jaki przemysł, takie lotnictwo. Nasze lotnictwo liczyło wówczas 396 maszyn bojowych pierwszej linii, z czego tylko 36 samolotów bombowych typu „Łoś" stanowiło sprzęt nowoczesny. Dowództwo hitlerowskie zaś rzuciło na front polski około 1500 nowoczesnych samolotów. Piloci polscy podjęli tę nierówną walkę z bohaterstwem, odwagą i pogardą dla śmierci. Ale przecież bohaterstwem i desperacją trudno było wyrównać różnice w jakości i ilości sprzętu. A mimo to we wrześniowych walkach powietrznych polscy myśliwcy zestrzelili 126 samolotów niemieckich, zaś załogi bombowe 11 maszyn nieprzyjaciela. Ponadto kilkadziesiąt samolotów wroga zniszczyła artyleria przeciwlotnicza.

Nowe źródła zachodnioniemieckie podają, iż Luftwaffe we wrześniu w Polsce straciła 250 samolotów (liczba ta obejmuje maszyny zestrzelone i poważnie uszkodzone).

Lotnicy polscy po klęsce wrześniowej nie zrezygnowali z dalszej walki. Podjęli ją wkrótce na nowo, bronili nieba nad Francją, a po kapitulacji Paryża rozsławili imię polskich skrzydeł w bitwie powietrznej o Anglię. Warto w tym miejscu wspomnieć, iż w roku bieżącym mija 25 rocznica „Battle of Britain". Polskie dywizjony myśliwskie odniosły w tej wielkiej bitwie powietrznej (sierpień — październik 1940 r.) wiele zwycięstw. I tak na przykład dywizjon 303 zniszczył w tym czasie 110 samolotów na pewno, 9 prawdopodobnie i 6 uszkodził. Dywizjon 302 zestrzelił na pewno 16 niemieckich samolotów, 10 prawdopodobnie i 1 samolot uszkodził. Pięćdziesięciu pilotów polskich służących w jednostkach angielskich zanotowało na swoim koncie 77 zniszczonych na pewno samolotów niemieckich, 16 prawdopodobnie i 29 uszkodzonych. Bilans zwycięstw polskich lotników w bitwie o Anglię zamykał się liczbą 203 zniszczonych na pewno, 35 zniszczonych prawdopodobnie i 36 uszkodzonych samolotów niemieckich. W krytycznych momentach powietrznych zmagań w obronie Anglii walczyło około 100 pilotów polskich, to jest 13 procent ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie „Battle of Britain" myśliwcy polscy stanowili nawet jedną piątą załóg myśliwskich broniących Anglii.

W czasie minionej wojny samoloty z biało-czerwoną szachownicą latały również nad Afryką i nad Italią, polscy lotnicy uczestniczyli w wielu ofensywach powietrznych, brali udział w wyzwalaniu ziem francuskich, belgijskich i holenderskich. Ogółem na froncie zachodnim walczyło 15 polskich dywizjonów lotniczych.

W sierpniu 1944 roku na froncie wschodnim pojawiły się nowe polskie jednostki lotnicze — pułki naszego ludowego lotnictwa. Były to młode pułki, najstarszy z nich, 1 plm „Warszawa" miał za sobą zaledwie roczny rodowód. Pułk ten powstał na bazie 1 polskiej samodzielnej eskadry myśliwskiej, sformowanej 22 lipca 1943 roku w Grigoriewskoje. Narodziny 1 dywizji piechoty im. Tadeusza Kościuszki, podobnie jak narodziny 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" zawdzięczamy tym samym czynnikom, tym samym koncepcjom politycznym polskich komunistów, koncepcjom, które w latach okupacyjnej nocy otwierały przed narodem nieznane i niemożliwe przedtem perspektywy dynamicznego, powojennego rozwoju.

Polscy piloci i mechanicy, korzystając z pomocy radzieckich instruktorów, szkolili się w Grigoriewskoje w tempie rzadko spotykanym. Personel latający i techniczny szybko poznawał praktyczne i teoretyczne tajniki lotniczego rzemiosła.

W 1944 roku można już było podjąć decyzję o sformowaniu dywizji lotniczej, w skład której weszły trzy pułki: myśliwski, szturmowy i nocnych bombowców. Przypomnijmy, że 1 plm i 3 plsz rozpoczęły swe loty bojowe wyprawą na stanowiska ogniowe oddziałów niemieckich, które zajmowały pozycje obronne przed frontem 1 Armii Wojska Polskiego w rejonie Warki. Od tego dnia oddziałom polskim walczącym u boku Armii Radzieckiej na polach bitew od Wisły po Odrę, od Odry po Łabę towarzyszyły zawsze i wspierały z powietrza samoloty z biało-czerwoną szachownicą. W ostatnich dniach wojny, w walkach w rejonie Berlina uczestniczył już 1 Polski Mieszany Korpus Lotniczy, który rozpoczął swój szlak bojowy w kwietniu 1945 roku.

Wkład polskiego lotnictwa w rozgromienie Niemiec hitlerowskich był duży. Wystarczy wspomnieć, iż polskie jednostki lotnicze walczące na wszystkich frontach II wojny światowej wykonały około 110 000 lotów bojowych, zestrzeliły 967 samolotów, 202 prawdopodobnie i 287 uszkodziły. Dodajmy do tego, iż lotnicy polscy zestrzelili 190 pocisków latających V-1, zniszczyli znaczne ilości hitlerowskiego sprzętu bojowego, dział, moździerzy, samochodów, czołgów, wiele jednostek transportu morskiego i kolejowego.

W dniu zakończenia wojny ludowe Lotnictwo Polskie dysponowało większą liczbą samolotów niż nasze lotnictwo w kampanii wrześniowej. Same tylko pułki bojowe ludowego Lotnictwa Polskiego miały wówczas ponad 400 maszyn, które niczym nie ustępowały samolotom nieprzyjaciela, a pod wieloma względami przewyższały je.

W latach 1944—1945, kiedy jeszcze w czasie trwania wojny przystępowaliśmy do odbudowy zniszczonego kraju — zaczynaliśmy niemal z niczego. W gruzach leżały też lotniska i urządzenia lotniskowe, w latach wojny wykruszyła się kadra doświadczonych konstruktorów i naukowców. W sytuacji tej nie zdziałalibyśmy wiele własnymi siłami. Ale z pomocą przyszedł znów Związek Radziecki. Skierowanie ponad 100 radzieckich instruktorów zadecydowało o tym, że już wiosną 1945 roku można było utworzyć Techniczną Szkołę Lotniczą oraz Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie.

Druga połowa lat czterdziestych jest etapem, w którym nasze jednostki lotnicze po przejściu na etaty pokojowe rozpoczynają intensywne szkolenie młodej kadry lotniczej. Początek lat pięćdziesiątych to okres wzmożonego napięcia w stosunkach międzynarodowych, które zaostrzyły się w okresie wojny koreańskiej. Nasze lotnictwo w tym czasie przezbraja się na samoloty odrzutowe, jednocześnie zaś odbudowujemy i rozbudowujemy przemysł obronny, w tym przemysł lotniczy, który w połowie lat pięćdziesiątych rozpoczyna produkcję samolotów odrzutowych na licencji radzieckiej.

Wszystkie te przedsięwzięcia wymagały nowych rozwiązań zarówno w dziedzinie organizacji lotnictwa wojskowego, jak i w systemie oraz metodach szkolenia personelu latającego, technicznego, ubezpieczenia lotów itp. Z tych nowych, trudnych zadań okresu przejściowego nasze jednostki i szkoły lotnicze wywiązały się bez zarzutu.

Dalsze lata były okresem wyposażania naszego lotnictwa w jeszcze doskonalszy sprzęt, włącznie z maszynami o prędkościach naddźwiękowych. Miarą dynamicznego rozwoju naszych sił lotniczych niech będzie fakt, iż w latach 1945—1965 piloci niektórych pułków dziesięciokrotnie zmieniali typy i wersje maszyn bojowych. Kiedy dziś z perspektywy 21 lat spoglądamy w przeszłość, możemy powiedzieć, że mamy się czym pochwalić. Dysponujemy kilkoma szkołami oficerskimi, w tym Oficerską Szkołą Lotniczą im. Jana Krasickiego, która w bieżącym roku obchodzi swe XX-lecie, Oficerską Szkołą Radiotechniczną, kształcącą wysoko kwalifikowanych specjalistów w zakresie radiolokacji oraz Techniczną Oficerską Szkołę Wojsk Lotniczych. Na rzecz lotnictwa wojskowego pracują instytuty naukowe: Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych i wiele innych placówek naukowych.

Można również pisać o sukcesach naszych konstruktorów, którzy w minionym okresie zbudowali ponad 20 prototypów różnych maszyn sportowych, gospodarczych i szkolno-treningowych. Przykładów jest wiele, że wymienimy chociażby TS-8 „Bies", który jako samolot szkolno-treningowy zdał egzamin w szkołach lotniczych. Naszemu szybownictwu przybyło w okresie powojennym około 20 nowych prototypów. Niektóre z nich „Zefir" i „Foka" — zyskały sobie uznanie fachowców zarówno w kraju jak i za granicą.

Wraz z rozwojem lotnictwa następowały i następują zmiany w systemie szkolenia. Obecnie na przykład w szkoleniu podstawowym wprowadzamy inny system. O ile dotychczas podchorążowie uczyli się latać najpierw na samolocie tłokowym TS-8 „Bies" — teraz w procesie szkolenia podstawowego wykorzystywany jest samolot TS-11 „Iskra", pierwszy polski samolot o napędzie odrzutowym skonstruowany i wyprodukowany całkowicie w kraju. Skoro już mowa o wyszkoleniu nie sposób nie wspomnieć, że personel pułków lotniczych to piloci przeważnie pierwszej klasy, zdolni do wykonania każdego postawionego im zadania.

Obraz powojennych osiągnięć lu-

Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA POLSKIEGO ROZMAWIAMY

z dyrektorem Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK

JERZYM FALBEREM

— Czym aktualnie zajmują się władze lotnictwa cywilnego?

— Departament Lotnictwa Cywilnego obecnie zajmuje się głównie koordynacją i doprowadzeniem do końca prac związanych z wydawaniem aktów normatywnych, wynikających z prawa lotniczego. W sierpniu br. winno nastąpić ostateczne uzgodnienie rozporządzenia w sprawie sprawdzania zdatności sprzętu lotniczego. W trakcie uzgadniania jest też rozporządzenie o ratownictwie, aktualizacja rozporządzenia o personelu lotniczym i szczegółowe przepisy w sprawie warunków technicznych dla lotnisk i lądowisk. Daleko zaawansowane są przepisy wykonawcze do rozporządzenia o ruchu lotniczym.

Wydanie tych dokumentów stanowić będzie formalne zamknięcie zadań w zakresie podstawowych przepisów wykonawczych, wynikających z prawa lotniczego. Wszystkie te prace powinny przyczynić się do właściwego uregulowania spraw związanych z bezpieczeństwem lotów w kraju. Ich zakończenie i wprowadzenie nowych rozporządzeń w życie przewiduje się w zasadzie na dzień 1 listopada br.

— Jak przebiega realizacja dotychczasowych rozporządzeń?

— Zbyt krótki okres, od momentu wprowadzenia tych rozporządzeń w życie, nie daje pełnej możliwości oceny. Można jednak powiedzieć, że ich realizacja przebiega właściwie, choć nie bez trudności. Praktyczne zastosowanie rozporządzeń wykazuje pewne braki, które w świetle doświadczeń są usuwane.

Najwcześniej wprowadzone, a tym samym najdłużej działające, rozporządzenie o badaniach wypadków lotniczych, które zwiększyło uprawnienia Okręgowych Komisji Badań Wypadków Lotniczych i przewidziało większy udział w badaniach przedstawicieli użytkowników sprzętu lotniczego, wpłynęło na szybsze i lepsze rozpatrywanie wypadków. Bezpośrednie rozpatrywanie wypadków przez użytkowników wpływa na lepszą profilaktykę i możliwość szerszego oddziaływania, co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia się ilości wypadków.

Przypomnieć jednak należy, że żadne rozporządzenia ani posunięcia organizacyjne nie odniosą właściwego skutku, jeśli personel lotniczy nie będzie wykazywał niezbędnej dyscypliny w lataniu, jeśli nie będzie tych przepisów i norm w praktyce.

— Czego Pan życzy lotnikom polskim w dniu ich Święta?

— Pomyślności w pracy i działalności lotniczej oraz w życiu osobistym.

(kh)

z prezesem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

STEFANEM ANTOSIEWICZEM

— Z czym przychodzi lotnictwo sportowe na Święto Lotnictwa?

— Z każdym rokiem umacniamy pozycję polskiego lotnictwa sportowego w skali światowej i stajemy się coraz groźniejszymi przeciwnikami w spotkaniach międzynarodowych. Jeszcze nie tak dawno nie odgrywaliśmy większej roli na arenie międzynarodowej. W miarę jednak jak nasi sportowcy zdobywają doświadczenie i wykazują swoje umiejętności zawodnicze, zaczęto się liczyć z polskim sportem lotniczym na świecie. Jeśli chodzi o nasze Stowarzyszenie, to uzyskało ono dużą stabilizację swej działalności tak pod względem organizacyjnym jak i gospodarczym. Możemy poszczycić się poważnymi sukcesami na polu wyszkolenia lotniczego. Co roku wielu wyszkolonych przez Aeroklub PRL pilotów trafia do lotnictwa wojskowego, sanitarnego, komunikacyjnego czy też gospodarczego. Wielu pilotów wybiera inne zawody i traktuje lotnictwo jako sport. Jednym zdaniem — w porównaniu do roku ubiegłego, tegoroczne Święto Lotnictwa witamy wspanialszymi osiągnięciami sportowymi, wyższym poziomem wyszkolenia lotniczego i silniejszym powiązaniem z władzami i społeczeństwem naszego kraju.

— Czy możemy oczekiwać zwiększenia zainteresowania polskim sportem lotniczym na świecie?

— W oparciu o wstępne rozpoznanie mogę z satysfakcją stwierdzić, iż zainteresowanie zagranicy naszym sportem lotniczym, a przede wszystkim szybownictwem, ogromnie wzrasta. Oczywiście wpłynął na to również wspaniały sukces odniesiony ostatnio przez naszą ekipę szybowcową w South Cerney. Zresztą wyniki uzyskane na mistrzostwach świata w Anglii przez naszych pilotów były dla wielu obserwatorów zagranicznych dużym zaskoczeniem. Mam nadzieję, że nasi szybownicy także i w najbliższych latach zadziwią zagranicę swoimi pięknymi osiągnięciami sportowymi. Aeroklub PRL nadal będzie organizował obozy rekordowe w kraju i niewykluczone, iż w niedalekiej przyszłości ruszy za granicę wyprawa rekordowa. Rozpatrujemy możliwości przeprowadzenia w naszym kraju zawodów o charakterze międzynarodowym. Rozważamy także sprawę powołania do życia ośrodka szkolenia i treningu dla pilotów zagranicznych. Zainteresowanie polską szkołą lotniczą jest ogromne. Otrzymujemy w tej sprawie wiele listów. Można nie bez dumy stwierdzić, iż wzmaga się zainteresowanie polskim sportem lotniczym na świecie. Wiemy o tym i ze swej strony będziemy dążyć, aby z każdym rokiem było ono większe.

— Czego Pan Prezes życzy lotnikom polskim w dniu ich święta?

— Z okazji Święta Lotnictwa pragnę złożyć życzenia wszystkim lotnikom polskim: sportowym, cywilnym i wojskowym — osiągania jak najlepszych sukcesów.

(m)

z dyrektorem Polskich Linii Lotniczych LOT

inż. JANEM ZWIERZYŃSKIM

— Pan, jako jedyny dotąd Polak, latał w samolocie „Trident" z automatycznym pilotem. Jakie są Pana wrażenia z tego lotu?

— Było to podczas pokazów sprzętu w locie, na tegorocznym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu. Leciałem w kabinie załogi „Tridenta", między I i II pilotem. Już przy starcie uwagę zwraca wyjątkowo nawet jak dla maszyn odrzutowych duży kąt wznoszenia. Widoczność do przodu — żadna, tylko na boki. Clou programu zaczyna się jednak przy podejściu do lądowania — wielkie wrażenie wywierają na obserwatorze poruszające się samoczynnie, bez ingerencji ludzkiej ręki, dźwignie gazu. Samo automatyczne lądowanie jest trochę twardsze od dobrze wykonanego ręcznie.

Konstruktorzy automatycznego systemu lądowania dążą do wykonywania na „Tridencie" lądowań w najgorszych nawet warunkach pogodowych, przy pułapie zerowym i widzialności zerowej.

Na pokładzie „Tridenta" brałem ogółem udział w kilku automatycznych lądowaniach.

— O czym nowym usłyszymy wkrótce w PLL „LOT"?

— W ostatnim kwartale bieżącego roku sprzęt „Lotu" uzupełniony zostanie o cztery samoloty turbośmigłowe An-24 oraz o trzy turbośmigłowe Iły-18. Nastąpi więc niemal dwukrotne powiększenie ilości samolotów (obecnie mamy cztery Iły-18).

Linia krajowa do Koszalina czynna będzie cały rok. Do istniejących już dwudziestu połączeń zagranicznych jesienią bieżącego roku dojdzie połączenie Warszawa — Frankfurt (NRF) — Warszawa.

We wrześniu rozpoczyna się szkolenie ponad dwudziestu nowo przyjętych II pilotów samolotów Il-14. Wśród kandydatów na kurs znaleźli się znani sportowcy lotniczy jak Edward Makula, Stanisław Wielgus i Paweł Lipowczan. Pierwsza grupa personelu latającego i technicznego do obsługi samolotów An-24 została wyszkolona w ZSRR i jest gotowa do obsługi mających nadejść maszyn. We wrześniu br. udaje się do ZSRR na przeszkolenie druga grupa oraz dalsze załogi mające latać na Iłach-18.

— Czego Pan życzy lotnikom polskim w dniu ich święta?

— Ponieważ sprawa uzupełnienia sprzętu PLL „Lot" nowoczesnymi jednostkami jest, jak pan widzi, pomyślnie realizowana, życzę teraz naszym lotnikom komunikacyjnym poprawy wyposażenia na lotniskach krajowych. Lotnikom sportowym — dobrych, nowoczesnych samolotów. Wszystkim razem polskim lotnikom, cywilnym i wojskowym — dużo bezpiecznego, dającego maksimum satysfakcji latania.

(z)

dowego lotnictwa nie byłby pełny, gdybyśmy nie wspomnieli o sukcesach naszego lotnictwa sportowego, o ożywionej działalności Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Bo przecież w aeroklubach szkoli się rokrocznie setki modelarzy, spadochroniarzy, pilotów szybowcowych i samolotowych. Kandydaci do lotnictwa wojskowego przechodzą wstępne przeszkolenie szybowcowe i samolotowe na lotniskach aeroklubowych. Liczni lotnicy wojskowi, pracownicy PLL „Lot", organów ruchu lotniczego, lotnictwa sanitarnego i gospodarczego to wychowankowie aeroklubów. Dodajmy do tego, iż wielu młodych, utalentowanych pracowników naszych lotniczych instytutów naukowych, wielu konstruktorów w przemyśle lotniczym zetknęło się po raz pierwszy z lotnictwem właśnie w aeroklubach.

Powojenne sukcesy naszych lotników sportowych to piękna karta w dziejach polskich skrzydeł. W latach 1947—1965 nasi szybownicy ustanowili 50 rekordów międzynarodowych. Aktualnie w kraju 2890 osób posiada srebrne odznaki szybowcowe, 526 zaś złote. Na ogólną liczbę zdobytych na świecie 405 złotych odznak z 3 diamentami — Polacy mają 117.

Mamy zdolną, wychowaną w duchu patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu, lotniczą młodzież. Rokrocznie zasila ona kadry naszego lotnictwa wojskowego. A jest to już to pokolenie, które wychowało się i wykształciło w Polsce Ludowej. Ten młody lotniczy kapitał ludzki — nasze kadrowe zaplecze — jest w bilansie naszych osiągnięć jedną z najważniejszych pozycji. Bo nawet w epoce wysoko rozwiniętej techniki decydującą rolę odgrywa człowiek, jego inteligencja, poziom intelektualny, walory moralno-ideologiczne i wysokie kwalifikacje fachowe.

Na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stop nia w Jeleniej Górze. Odprawę na starcie przed lotami prowadzi instruktor i komendant obozu Eugeniusz Sied lecki w towarzystwie instruktora Dionizego Bielańskiego.

NAJMŁODSI PILOCI

KTÓŻ z nas nie marzył o lotnictwie. Szczególnym rodzajem tych marzeń jest, niemal zawsze, zawód pilota samolotów odrzutowych. Zawód ludzi odważnych, mądrych i zdrowych, kryjący w sobie nie tylko możliwości kontaktu z tym, co najbardziej nowoczesne, a więc i najciekawsze, ale także zapewniający wielką i ciągłę przygodę.

Marzenia i plany dotyczące zawodu w ogóle, a więc i lotnictwa, są, jak wiadomo, domeną młodzieży. Jak jednak zaczynają realizować swe marzenia ci, którzy zdecydowali się na zawód pilota zawodowego?

Na aeroklubowym lotnisku w Jeleniej Górze zastajemy grupę najmłodszych pilotów w stalowych mundurach. To uczestnicy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Jest ich w sumie 22. Mają po 16 — 18 lat i są uczniami ostatnich klas liceów lub techników. Ich dotychczasowa droga do lotnictwa jest krótka. Jesienią poprzedniego roku zgłosili się do najbliższego sobie Aeroklubu Jeleniogórskiego. Tu zorganizowano dla nich teoretyczne szkolenie lotnicze w taki sposób, że nie kolidowało ono z normalnymi zajęciami w szkole. W międzyczasie wszyscy zostali skierowani na specjalne badania lotniczo-lekarskie. Pozytywny wynik tych badań i takiż egzamin ze szkolenia teoretycznego oraz dobre wyniki w nauce szkolnej były warunkiem zakwalifikowania się na wstępne, praktyczne szkolenie lotnicze na szybowcach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Dla tej właśnie grupy odbywało się ono na lotnisku w Jeleniej Górze w dniach od 1 do 25 lipca br.

Wróćmy więc na lotnisko jeleniogórskie, rozbrzmiewające gwarem LPW-iaków. Pod rękę instruktorów — Eugeniusza Siedleckiego, Lidii Pazio, Bronisława Burakiewicza i Dionizego Bielańskiego (szkolił społecznie) dostali się chłopcy z Wałbrzycha, Legnicy, Świdnicy, Strzegomia, Jeleniej Góry i innych miejscowości tego rejonu.

Jeśli tylko pogoda dopisuje, dwa dwumiejscowe szybowce szkolne „Czapla" niezmordowanie startują, jeden po drugim, robią duży krąg nad lotniskiem i majestatycznie lądują. I tak od rana do wieczora, z wyjątkiem przerwy przeznaczonej na obiad i krótki wypoczynek, młodzi chłopcy systematycznie wtajemniczani są w arkana sztuki pilotowania maszyny cięższej od powietrza. Instruktorzy i najmłodsi piloci nie oszczędzają się. Program wyszkolenia podstawowego w ramach LPW I stopnia przewiduje bowiem wykonanie po 34 — 75 lotów z instruktorem i po 20 lotów samodzielnych. Zważywszy, że równolegle trzeba pogłębiać swe wiadomości teoretyczne, na brak zajęć nikt nie narzeka. Na szczęście sprzęt startowy pracuje bez zarzutu, a mechanik wyciągarkowy Roman Zybał dwoi się i troi, by podołać zadaniu. Dziennie grupa wkonuje bowiem średnio po ok. 100 lotów. Młodzi LPW-iacy wykazują wiele zapału i robią szybkie postępy. Laszowanie, czyli pierwszy lot samodzielny, następuje średnio po 42 — 43 lotach z instruktorem.

Wielką chwilą dla uczestników obozu jest pierwszy samodzielny start, który wykonuje Jerzy Krawiec z Żarowa, pow. Strzegom. Potem, co dzień, kilku młodych pilotów odrywa się samodzielnie od ziemi. W konsekwencji wszyscy kończą przewidziane programem szkolenie. Prawdziwym talentem do latania błyszczą — Waldemar Wodraszko, syn górnika z Wałbrzycha, i Wiesław Janiga, syn kolejarza z Legnicy, którzy są najlepszymi pilotami jeleniogórskiego LPW.

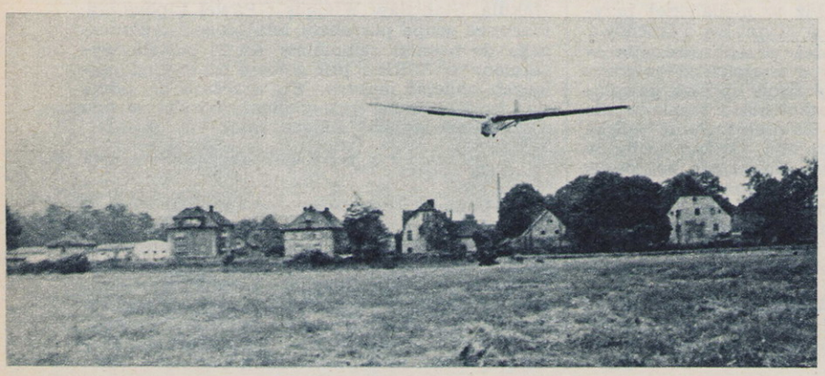
Poza lataniem na szybowcach przyszli piloci samolotów bojowych przechodzą wstępne szkolenie wojskowe. Spanie w namiotach, codzienna gimnastyka poranna, ścisły program całodniowych zajęć, jednolite, lotnicze mundury i żołnierski krok są niewątpliwą próbą hartu, dyscypliny i obowiązku, a więc cech, jakich wymaga się od przyszłego oficera lotnictwa.

Najmłodsi piloci prezentują się zdrowo i okazale. Są wyraźnie dumni ze swych obecnych ról i już teraz cieszą się na myśl o chwili, w której zasiądą za sterami samolotu odrzutowego, choć jednocześnie zdają sobie sprawę, że droga do tego wymagać będzie wiele samozaparcia i wysiłku. Na razie jednak, ze świadectwem pilota szybowcowego III klasy w kieszeni, rozjeżdżają się do domów. Wielu z nich jeszcze podczas tegorocznych wakacji będzie doskonalić swe umiejętności lotnicze, latając na szybowcach w aeroklubie. Za rok już jako maturzyści, znów spotkają się razem. Najpierw na egzaminie konkursowym w Oficerskiej Szkole Lotniczej. Później na obozach LPW II stopnia. Szkolić się tam będą na samolotach „Junak 3", z których przesiądą się już bezpośrednio, jako słuchacze OSL, na szkolno-treningowe samoloty odrzutowe „Iskra".

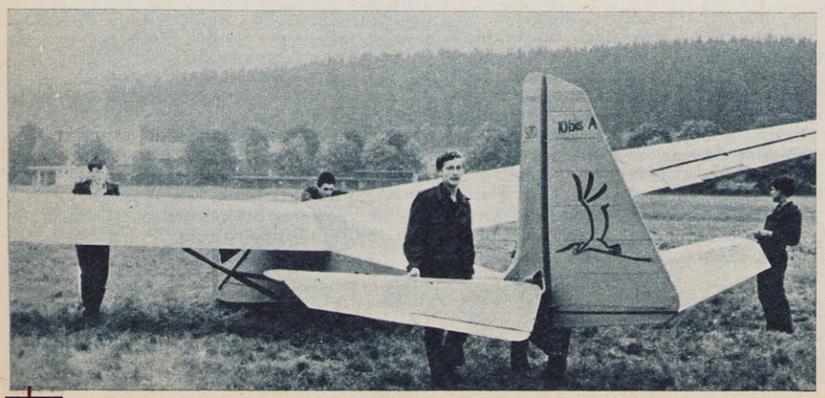
Droga do wielkiego lotnictwa, choć usiana wieloma próbami i egzaminami, stoi otworem dla najlepszych.

HENRYK KUCHARSKI

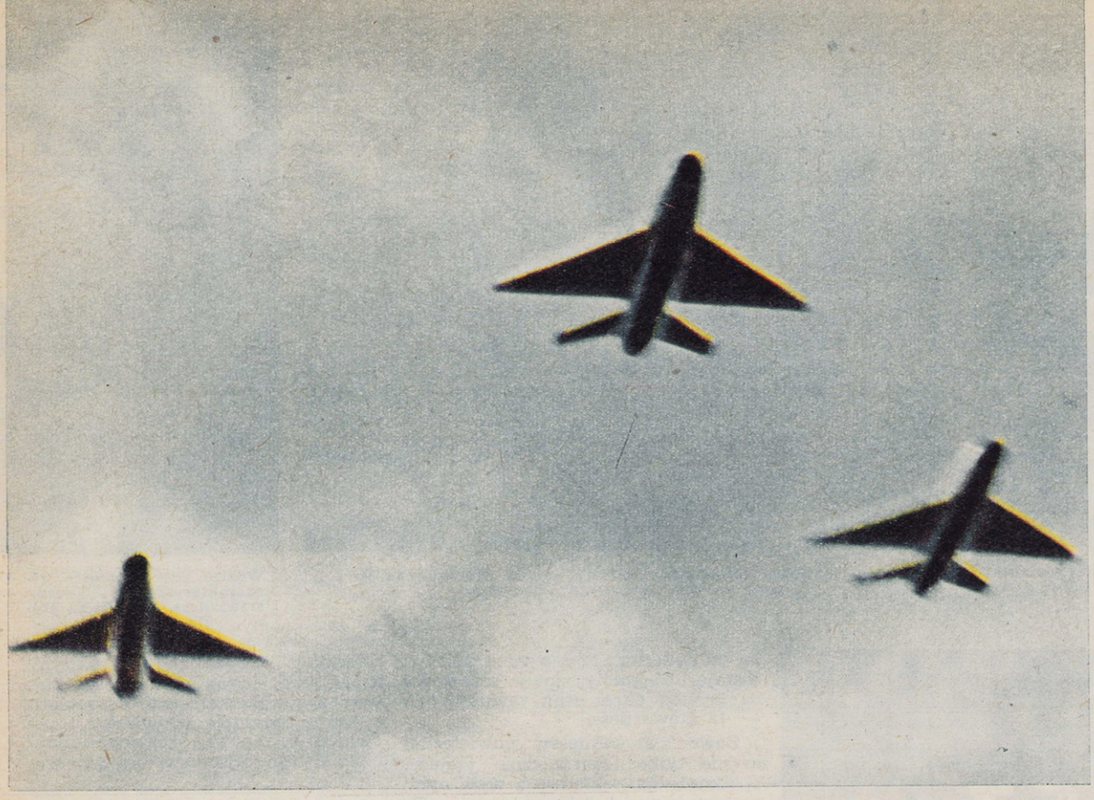
Co chwilę ląduje szybowiec „Czapla", pilotowany przez najmłodszych pilotów, przyszłych oficerów naszego lotnictwa.

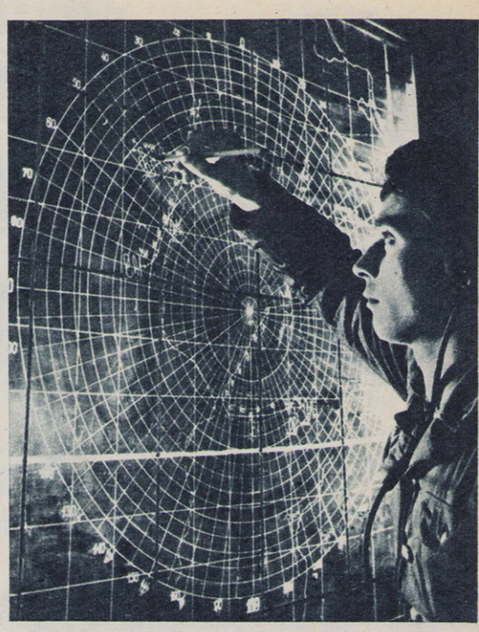


Poniżej: Praca na starcie jest nieodłącznym atrybutem szkolenia szybowcowego. Wynagradza ją jednak z nawiązką sam lot.



Waldemar Wodraszko (na zdjęciu w kabinie), syn górnika z Wałbrzycha, błysnął prawdziwym talentem lotniczym. Choć nie miał większych trudności z lataniem to jednak bardzo poważnie traktował każdy lot i pilnie słuchał uwag i wskazówek instruktora.
Foto: Henryk Kucharski (4)





Powyżej: Nanoszenie sytuacji powietrznej na tablicę kontrolną nazywaną w języku wojskowym „planszetem". Po lewej: Tymczasem myśliwskie samoloty naddźwiękowe zbliżają się do obszaru określonego zadaniem.

W POWIETRZU I NA ZIEMI

JAK wiele wrażeń łączy się z dniem nazywanym przez nas umownie — Świętem Lotnictwa. To dzień historyczny, a jednak podobny do wczorajszego i jutrzejszego. W myśli — defilada samolotów, szybowców, rakiet, deszcz spadochronów, pokazy modeli latających, jakieś niecodzienne ewolucje akrobatów powietrznych.

Przymrużasz oczy i na ekranie wspomnień widzisz obrazy z tamtych odległych dni — wojny i pokoju. Bezlitośnie okrutnie bombardowane przez wroga wsie i miasta, serie z karabinów maszynowych do bezbronnych ludzi, walki powietrzne i radosny odwet — zwycięstwo. To oczekiwane zwycięstwo, za które musiało zapłacić wielu bliskich nam i drogich ludzi. Ci, co polegli, zostali bohaterami. Zostali nimi po to, aby inni mogli żyć i radować się przez nich zdobytą wolnością.

A później pierwsze kursy szybowcowe po wojnie, pełne wyrzeczeń i trudności. To nic, że spało się w stodole i jadło czerstwy chleb. Chodziło przecież o latanie i latało się. Wreszcie wkroczyłeś w okres stabilizacji i organizacji życia lotniczego. Szkolenie nabrało innych barw, stało się bardziej nowoczesne. To już krok do współczesności i najnowszej techniki.

Nagle patrzysz w górę: niebieska płachta nieba zapełnia się powietrznymi jeźdźcami. Wzmaga się ogłuszający ryk silników odrzutowych. Cisza pęka na tysiąc dwieście części. Olśnienie. Jakie to piękne i zarazem groźne. Ujarzmiona stal i elektronowe mózgi pracują rytmicznie i zgodnie z wolą człowieka. Dźwigają go na swych barkach pod sklepienie Kosmosu.

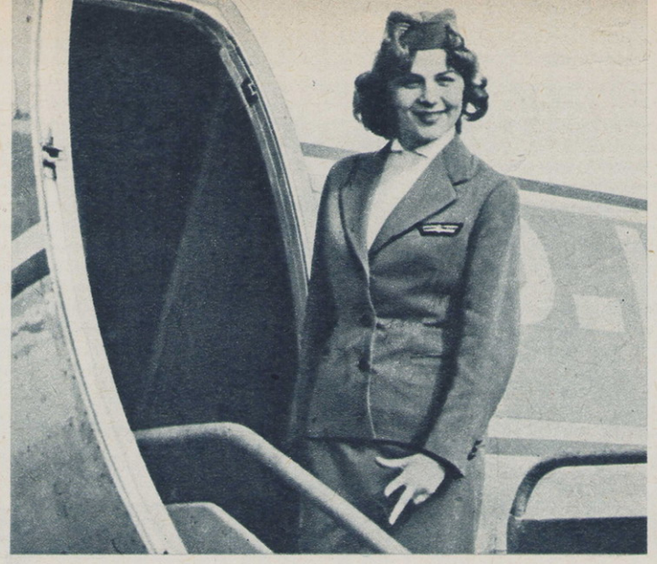
Tymczasem sznur samolotów odrzutowych haftuje na niebie biało-czerwoną flagę, odświętny symbol narodowej dumy. Ta sama biel i czerwień tworzy lotnicze szachownice.

Na ulicach witają przechodniów portrety sławnych lotników. Ich uśmiech rozjaśnia ludziom twarze. Kończą się uroczyste akademie. Cichną ostatnie słowa mówców. Wznoszą się pod granatowe niebo wiązki kolorowych rakiet, a potem majestatycznie zniżają na spadochronikach. Tańczą rozbawione pary. I gdy na chwilę cichną takty muzyki, ktoś wznosi toast: Za tych co w powietrzu i na ziemi.

TADEUSZ MALINOWSKI

Poniżej: Pododdziały polskich wojsk rakietowych w czasie defilady na terenie Warszawy: rakiety typu „ziemia-powietrze" niszczące cel z każdej odległości. Powyżej z prawej: Samolot szkolno-treningowy polskiej konstrukcji i produkcji o napędzie odrzutowym, TS-11 „Iskra". Seryjne maszyny tego typu cechuje prędkość, zwrotność i nowoczesna sylwetka.
Foto: B. Koszewski (1) i WAF (3)

Zofia Surowiec-Abłamowicz towarzyszy belgijskiej królowej-matce Elżbiecie podczas jej podróży do Polski.



Pierwsza podwójna milionerka „LOTu" Milada Stoczkowska u wejścia na pokład „swego" Convaira.

Wdzięk, czar, młodość... Oto charakterystyczne cechy stewardess. Na zdjęciu Maria Rykowska.

DAMSKI JUBILEUSZ

W roku bieżącym nasze lotnictwo obchodzi pewien „damski" jubileusz. Oto w dniu 27 sierpnia 1945 roku rozpoczęły pracę pierwsze polskie stewardessy pokładowe. (Wprawdzie tuż przed wojną Polskie Linie Lotnicze „Lot" przeprowadziły kurs dla stewardess, ale jego uczestniczki nie zdążyły już rozpocząć służby).

Zaraz po zakończeniu działań wojennych ukazały się w prasie ogłoszenia, że „Lot" pragnie zatrudnić młode kobiety ze znajomością przynajmniej 2 języków obcych. Na wezwanie to zgłosiło się aż 560 (!) kandydatek. Dopiero jednak, gdy komisja wyselekcjonowała spośród nich 50, kwalifikując je do egzaminów językowych, uchylono rąbka tajemnicy: wybranki miały latać. Po zakończeniu egzaminów i odbyciu lotu próbnego oraz po krótkim kursie sanitarno-eksploatacyjnym sześć dziewcząt zaangażowano z końcem sierpnia do pracy w powietrzu.

Ich nazwiska, to już historia: Zofia Glińska, Ludmiła Gajewska, Maria Lubkiewicz, Krystyna Sipowska, Aldona Skirgiełło i Monika Sokolińska. Do połowy 1947 roku stanowiły one cały zespół obsługi pokładowej naszego lotnictwa komunikacyjnego.

Ta szczupła kadra przestała jednak wtedy wystarczać. W 1947 r. zatrudniono Melanię Wiśniewską i Marię Zakrzewską, a w rok później Danutę Peszek, Zofię Surowiec, Irenę Conti, Blankę Derecką i Halinię Walfisz. „Lot" zatrudniał wtedy ogółem — uwzględniając odejścia z pracy — 8 „dziewcząt w mundurkach", co na wiele lat miało pozostać liczbą rekordową.

Praca tych „pionierek" nie była bynajmniej lekka. Posłuchajmy, co na ten temat mówi Zofia Surowiec-Abłamowicz, pierwsza polska stewardessa-milionerka, dzierżąca nie pobity do dziś rekord długotrwałości pracy w powietrzu:

— To był prawdziwy koszmar! Niejednokrotnie z tego właśnie powodu zarzekałam się, że nie będę więcej latać. „Lot" posiadał początkowo wyłącznie samoloty typu Li-2 lub DC-3. Nie miały one żadnych pomieszczeń dla obsługi pokładowej, wygospodarowano więc dla nas ciasny, niski kącik z tyłu kadłuba, zaraz koło wejścia.

Cały nasz „bufet" składał się z dwóch drewnianych skrzyń: w jednej znajdowały się szklanki, talerzyki, blaszane tacki, w drugiej zaś — pieczywo, masło, ser, sucha kiełbasa, owoce. Nikt nie zechce dzisiaj w to uwierzyć, ale np. kiełbasę czy ser trzeba było krajać na pokładzie. Wyjmowało się po prostu deskę, nóż i robiło się porcje. I wszystko to w niewygodnej, na wpół zgiętej pozycji. Kiedy przelatywaliśmy przez strefę rzucań, trzeba było dobrze uważać, żeby tego wszystkiego nie pogubić, albo nie pokrajać sobie palców. Kawę i herbatę przewoziłyśmy w paru termosach, takich zwyczajnych. Poziom obsługi, jaki reprezentował wtedy „Lot", mocno odbiegał od tego, co mogły podróżnym oferować zagraniczne przedsiębiorstwa. Wiele braków trzeba było nadrabiać miłym uśmiechem i wyjątkowo uprzejmym zachowaniem.

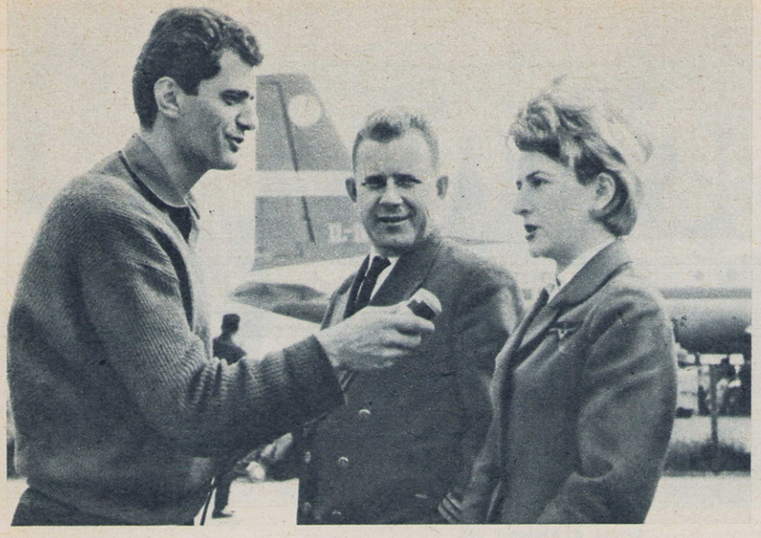
W 1949 roku została zatrudniona jeszcze Halina Bakuła, a w następnym roku Halina Konic, jednak w rok później ktoś wpadł na pomysł, że stewardessy na samolocie nie są właściwie niezbędne, a ich funkcje może wykonywać ktoś inny z załogi. Tłumaczono to względami oszczędnościowymi. W rezultacie z dniem 1 listopada 1951 roku zwolniono wszystkie stewardessy oprócz Zofii Surowiec; niezbędna była do obsługi lotów, kiedy leciały jakieś oficjalne osobistości lub przy innych reprezentacyjnych okazjach. Podczas innych lotów II pilot wstawał zza sterownicy i częstował podróżnych „czym chata bogata"...

Sytuacja taka trwała do grudnia 1952 r., kiedy to wznowiono nabór. Zaczęły wówczas pracę: Wanda Polance i Zofia Wasilkowska, a wkrótce później Krystyna Rutkowska, zaś w latach 1954—1955: Mirosława Juszczyk, Barbara Lemm, Stefania Wiegmann, Helena Łacna, Alina Czarnota, Teresa Druszcz, Ewa Federowska i druga po Zofii Abłamowicz nie zachwiana przez wiele lat „miss" polskich stewardess Milada Stoczkowska, która jako pierwsza została podwójną milionerką. Pod koniec 1956 r. zostaje osiągnięty nowy szczytowy na pewien okres stan zatrudnienia. — 12 stewardess.

Zawód stewardessy powietrznej to nie tylko zagraniczne wojaże, spotkania na pokładzie z wybitnymi osobistościami i dobre zarobki. To także ciężka, odpowiedzialna praca, w której czasem trzeba się wznieść na wyżyny poświęcenia i odwagi. Nie zawaham się nazwać bohaterką szczupłej, niepozornej dziewczyny, która jako jedyna z załogi pozostała przy życiu po katastrofie samolotu, a której poczucie obowiązku i poświęcenie stanowią szczytowy punkt historii tego zawodu w naszym kraju.

— Kiedy umilkł zgrzyt dartego metalu poszycia Ił-14 i wszystko pogrążyło się w ciszy i ciemności, Ewa Federowska wisiała jeszcze na pasach, które uratowały jej życie. Już po chwili odezwał się w niej instynkt stewardessy — pokłado-

Z prawej: Dzisiejsze jubilatki. Foto: M. Kobrzyński



Jeszcze jedna z tych, które odeszły: Dagmara Auterhoff-Dębowska w trakcie udzielania wywiadu radiowego. Foto: Z. Jóźwiak

wej gospodyni. „Is anybody alive?" — zawołała, powtarzając to po polsku i rosyjsku. Za chwilę odpowiedział jakiś męski głos, odezwała się także mała dziewczynka.

Inni nie reagowali, może nieprzytomni. Potrzebna była pomoc, może uda się jeszcze kogoś uratować! Ewa rusza na poszukiwanie pomocy. Brnie przez las, przedziera się przez zagradzające jej drogę krzewy, przez błoto, wśród strug ulewnego deszczu. Gubi pantofle, biegnie boso, kilometr... dwa... trzy... Wreszcie las rzednie, widać wstęgę szosy. Jedzie właśnie jakiś samochód. Bosa, przemoczona, umorusana błotem dziewczyna staje na środku szosy, zatrzymuje go: „Ja bordprowadnica polskawo samolota". Musi przedstawiać niesamowity widok, bo kierowca dopiero po dłuższych namowach i wahaniu decyduje się odwieźć ją do Wnukowa. Za kilkanaście minut ruszają stamtąd ekipy ratunkowe. Udaje się im wydostać z wraku troje pasażerów, wśród nich matkę z córką. Życie zawdzięczają determinacji i dzielności polskiej stewardessy.

Rok 1957 przynosi przełamanie kobiecego monopolu na pokładową obsługę pasażerów w samolotach PLL „Lot". Zostaje zatrudniony pierwszy steward Jerzy Woszczyński, a wkrótce potem i Henryk Ratajczyk — obaj pełnią służbę do dzisiaj.

Przeszkolenie stewardess odbywa się teraz systematycznie, na podstawie przemyślanego i ściśle przestrzeganego programu. Do roku 1960 przyjęto do pracy jeszcze Teresę Piasecką, Krystynę Pilarską, Krystynę Wojciechowską, Barbarę Muran, Helenę Lipiec, Julittę Kajzer, Jadwigę Simoni, Alicję Jabłońską, Magdalenę Nowacką, Mirosławę Sieradzką, Teresę Kopecką, Irenę Sobczak, Barbarę Wrzosek, Krystynę Szymańską, Joannę Kuncewicz, Ewę Kubit, Marię Ostaszewską, Katarzynę Grodzicką, Alicję Ciężkowską, Dagmarę Auterhoff i Zofię Stróżyk, podnosząc ogólną liczbę zatrudnionych do 19.

Pod koniec tegoż roku „Lot" decyduje się na eksperyment: za pośrednictwem redakcji „Dookoła Świata" ogłoszony zostaje ogólnopolski konkurs na stewardessy, z finałem przed kamerami telewizyjnymi. W kraju zawrzało. Zgłoszenia napływały ze wszystkich zakątków, środowisk i zawodów. Pisały zarówno 16-letnie dziewczynki, jak i panie w wieku balzakowskim. Komisja miała niemało roboty z przeglądaniem i kwalifikowaniem napływających ofert. 52 kandydatki zaproszono do eliminacji, 31 zdało egzaminy z wynikiem zadowalającym, 16 dopuściła do lotów komisja lekarska. Ostatecznie pracę w powietrzu zaczęło 6 spośród nich: Irmgard Brzozowska, Anna Brzeska, Halina Breitkopf, Ewa Kowalewska, Bożena Sroczyńska, Zofia Ligowska oraz przeszkolona w tym samym czasie Emilia Martowska.

Począwszy od tego okresu, ilość nowo przyjmowanych stewardess pokładowych zaczęła rosnąć w dużym tempie, tak, że pragnąc z historycznych względów wymienić wszystkie dzisiejsze jubilatki, trzeba by miejscami zamieniać artykuł w coś w rodzaju książki telefonicznej. Liczę, że mi to Czytelnicy wybaczą.

Tak więc w 1962 roku zorganizowano — tym razem bez rozgłosu — kolejny kurs, który ukończyły pomyślnie: Krystyna Brożek, Jadwiga Bębenek, Joanna Majewska, Maria Skoczylas, Jolanta Szota, Wiesława Świętochowska, Teresa Wyrzykowska, Krystyna Bożałek, Małgorzata Świrczewska, Maria Rykowska i Maria Kowalik.

Pod koniec tegoż roku w katastrofie na Okęciu zginęły lotniczą śmiercią H. Breitkopf i M. Kowalik. Są to pierwsze — i na szczęście jak dotychczas jedyne — ofiary spośród „Lotowskich" latających dziewcząt.

Systematyczny rozwój sieci połączeń międzynarodowych stwarza ciągłe zapotrzebowanie na pokładowy personel obsługi pasażerów. Rok 1963 przynosi więc nowy kurs, tym razem „koedukacyjny" — chodzi o męskie silne ramiona, niezbędne przy obsłudze pasażerów w wielkich czterosilnikowych Ilach-18. Absolwenci kursu — to Alicja Gerwat, Ewa Bącalska, Lidia Dziewolska, Anna Janczak, Jadwiga Kowalczuk, Alina Kurzela, Elżbieta Sadoś, Elżbieta Włodarczyk, Marian Piotrowski, Jerzy Łodziński, Janusz Szymczak, Czesława Piotrowska, Irena Hibner, Anna Domagalska. W 1964 roku dochodzi jeszcze do nich Eulalia Szeląg, zamykając listę 82 nazwisk dotychczasowych polskich gospodyń nieba.

W roku ubiegłym „Lot" przeprowadził jeszcze jeden eksperyment latem, w okresie największego nasilenia lotów między 15 czerwca a 31 września, zatrudniono po skróconym, miesięcznym kursie 6 stewardess sezonowych, rekrutujących się głównie spośród studentek SGPiS. Innowacja zdała w pełni egzamin. Sezonowe stewardessy, nadrabiając zapałem braki w doświadczeniu, niewiele ustępowały swym rutynowanym koleżankom. W roku bieżącym akcję tę powtarza się, tym razem z 8 dziewczętami, przy czym trzy spośród nich pracują już drugi sezon.

Jako poważne usprawnienie pracy należy ocenić wprowadzenie stanowiska szefa stewardess. Do niego należy wyznaczanie na loty i dyżury, prowadzenie diagramu i statystyki lotów, reprezentowanie interesów stewardess wobec kierownictwa przedsiębiorstwa itd.

W ciągu minionych 20 lat 16 stewardess i stewardów zdobyło tytuły milionerów powietrznych, a 4 — podwójnych milionerów. Z okazji jubileuszu życzymy wszystkim pracującym dziś 39 stałym i 9 sezonowym stewardessom i stewardom pokładowym pomyślnych lotów i coraz lepszej opinii wśród pasażerów, od której w tak dużym stopniu zależy reputacja naszych linii lotniczych.

RAJMUND SZUBAŃSKI

POGROMCY »LUFTWAFFE«

ZAWARTE w 1939 roku porozumienie o wojskowej współpracy między Polską i Wielką Brytanią miało w dziedzinie lotniczej przybrać całkiem jednostronny charakter. Kiedy bowiem we wrześniu 1939 r. polskie lotnictwo toczyło bój z największą potęgą lotniczą świata, samoloty RAF zrzucały nad Niemcami... ulotki. Natomiast gdy po upadku Francji Anglia znalazła się w śmiertelnym niebezpieczeństwie nieliczne szeregi „Fighter Command" wsparli polscy lotnicy, znakomicie wyszkoleni i mający już bogate doświadczenie bojowe.

Cała praktycznie potęga Luftwaffe — 2650 samolotów, została 25 lat temu, od 8 sierpnia 1940 r., rzucona przeciwko Wielkiej Brytanii, której broniło ok. 800 samolotów myśliwskich. Od pierwszego dnia stanęli do walki z tą nową hitlerowską nawałą lotnicy polscy, początkowo w składzie jednostek brytyjskich, zaś od 20 sierpnia jako polski dywizjon 302 i od 30 sierpnia — dywizjon 303.

Podczas bitwy o Anglię, która była bez wątpienia jednym ze zwrotnych momentów minionej wojny, Polacy zestrzelili ogółem 213 nieprzyjacielskich samolotów, z tego sam dywizjon 303 — aż 110. Jakkolwiek do tych danych trzeba podejść z pewną rezerwą, opierają się one bowiem na obliczeniach brytyjskich z okresu wojny, głoszących o zniszczeniu 2375 samolotów wroga, gdy w rzeczywistości stracił ich on 1733 — tym niemniej pozostaje niezaprzeczalnym faktem, iż polscy myśliwcy zestrzelili podczas całej bitwy 7,5% ogółu samolotów, a we wrześniu dywizjon 303 zajmował pierwsze miejsce pod względem ilości zestrzeleń.

W spisach uczestników Bitwy o Anglię znajdujemy nazwiska 134 polskich lotników — 59 z dywizjonów 302 i 303 oraz 75 walczących w jednostkach brytyjskich. Polacy latali w 31 dywizjonach spośród 60 uczestniczących w bitwie! 28 naszych rodaków oddało życie „za wolność naszą" i... Anglików.

Autorzy monografii tej bitwy, książki „The narrow margin" piszą: „Najwartościowsze uzupełnienie stanowili Polacy i Czechosłowacy, którzy zaczęli przybywać po upadku Francji. Byli to ludzie nie uznający słowa „porażka". Większość z nich wstąpiła do francuskiego lotnictwa, ale w „L'Armee d'Air" dano im słabe maszyny. Teraz Spitfiry i Hurricany były ziszczeniem ich marzeń. Lotnicy polscy i czechosłowaccy okazali się śmiertelnym przeciwnikiem Luftwaffe".

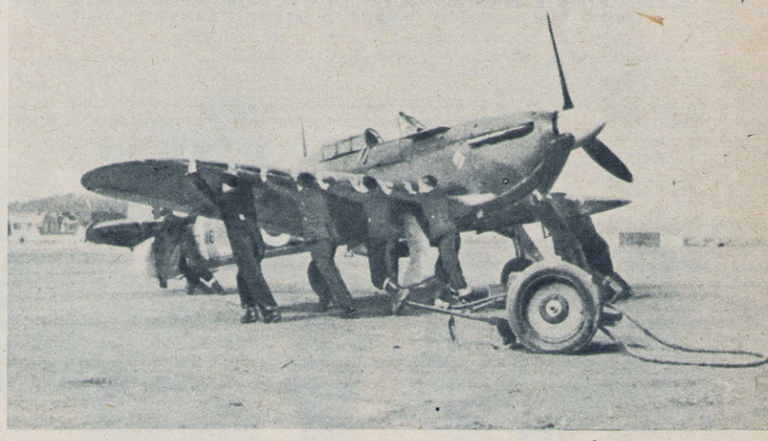
Dlaczego tak było? Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy była nienawiść do najeźdźcy i wynikająca z niej determinacja, wytrwałość i zaciętość. Przykładem tego niech będzie opis ówczesnego porucznika z 303 dywizjonu WITOLDA ŁOKUCIEWSKIEGO, obecnego podpułkownika wojsk lotniczych, którego do dzisiaj jeszcze spotkać możemy za sterem odrzutowej maszyny:

— Daję pełny gaz usiłując dogonić „Messera". Na szczęście mam nieco przewagi wysokości. Ten robi skręt w lewo pod słońce, a więc idealna okazja. Jestem w słońcu. Przypuszczalnie więc mnie nie widzi. Kładę maszynę przez plecy do lotu nurkowego, potem przecinam mu drogę. Żółty dziób Me-109 przesunął się z boku. Hitlerowski pilot położył maszynę i ciasnym zakrętem przeszedł na moją lewą stronę. Ściągam maszynę, jak mogę. Czuję pierwsze objawy zamroczenia. Oddaję drążek do przodu.

Znowu widzę przed sobą Me-109, ale strzelać jeszcze nie mogę. Messer robi wywrót przez plecy i przechodzi do nurkowania. Robię to samo. Kiedy wyprowadzam maszynę, ziemia jest już blisko. Nagle przeciwnik wyciąga maszynę w górę. Lecę za nim jak cień. Skręca następnie w lewo, znowu nurkuje do ziemi. Odległość do strzału za duża, jakieś 600 metrów.

Z prawej strony dostrzegam jak jakiś Spitfire obrabia Messerschmitta. Mój Niemiec widząc to zapewne również skręca w prawo na pomoc koledze. Wykorzystuję ten moment.

Scinam drogę i za chwilę jestem tuż za nim. Oddaję pierwszą serię. Zauważył to widocznie, gdyż wykonuje gwałtowny zakręt w prawo. Ponieważ zbliżyłem się do niego po przekątnej, wyrzuciło mnie na zewnętrzną stronę. Znowu nie mogę strzelać. Ściągam ponownie maszynę. Robi mi się ciemno przed oczyma. Trwa to tylko ułamek sekundy, teraz mam go już na celowniku. Odległość 150 metrów. Oddaję długą serię i nagle Me-109 zwala się na plecy. Szalonym nurkowaniem leci w dół. Idę za nim. Wskazówka prędkościomierza dochodzi do czerwonej kreski, ale to nic. Muszę go mieć!



Mechanicy dywizjonu 306 przepychają uzupełniony w amunicję i paliwo samolot „Hurricane" na stanowisko rozproszenia.

Piloci dywizjonu 303.

On tymczasem wolno wyprowadza maszynę i kieruje się w stronę Francji. Widzę za nim lekką chmurę niebieskiego dymu. Zawraca. W skręcie zbliżam się jeszcze raz na odległość 100 metrów i oddaję serię. Nieprzyjaciel znowu nagłym zakrętem ucieka mi z celownika, tym razem w kierunku Kanału. Wyciąga teraz "świecą" maszynę do góry. Jestem tuż za nim. Czuję, jak maszyna zawisa mi niemal w powietrzu. Stery są bardzo miękkie. Przeciwnik zwala się na skrzydło. Ja za nim, ale ruch ten wykonała sama maszyna, gdyż wyciągnięta była w górę do maksimum.

Znowu zwiększam prędkość. Widzę, jak coraz bardziej dymi. Postanawiam jeszcze raz zbliżyć się do niego. Udaje mi się to tylko na moment. Tamten kładzie maszynę w głęboki zakręt w prawo i nurkuje do ziemi. Dociskam dźwignię gazu do oporu. Od 20 minut latamy na pełnych obrotach. Przy kolejnym wyprowadzeniu z nurkowania udaje mi się jeszcze raz zbliżyć na około 150 metrów. Momentalnie oddaję serię, tym razem bardziej skuteczną. Bucha duży kłąb dymu. Odlatuje pokrywa kabiny. Oddaję jeszcze krótką serię. W tym momencie widzę na Messerze ogień. To był mój drugi zestrzał tego dnia.

O dość nietypowym przeżyciu z tego samego dnia 7 września mówi inny pilot dywizjonu 303, ówczesny sierżant KAZIMIERZ WÜNSCHE. Obecnie swe wysokie umiejętności lotnicze wykorzystuje on w najbardziej szczytnej służbie: pilotuje samoloty i śmigłowce w Centralnym Zespole Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

— Przez radio podają nam dobrze znany kurs 110°. Słońce razi prosto w oczy. Niebo jest bezchmurne, tylko horyzont nieco zamglony. Wskazówka wysokościomierza krąży jednostajnym ruchem: 3...6...9...12...15 tysięcy stóp. Przed nami pokazał się kanał la Manche, a z lewej strony delta Tamizy. I wtedy właśnie ujrzałem, jak z lewej strony wrzyna się w tę deltę duże ugrupowanie bombowców, tak około 60 sztuk. W słuchawkach brzmi komenda: „Atakujemy!"

Tylko zdążyliśmy dopaść do Dorniérów i trochę je przetrzepać, gdy zwaliła się na nas ich eskorta. W pewnej chwili ujrzałem, jak Messerschmitt rżnie lecącego przed nim Hurricana. Wciskam pełny gaz, zbliżam się do nich, ale dzieje się to jak w zwolnionym filmie, bo i oni lecą na pełnych obrotach. Przycelowuję do Niemca. Kątem oka widzę, jak Hurricane przekręca się na plecy, nieprzyjaciel powtarza ten manewr, ustawia mi się idealnie w krzyżu celownika! Naciskam spust i w tym momencie widzę, że grzeję już nie do jednej, ale do dwóch maszyn: na linii strzału znalazł się także i Hurricane. Przerywam natychmiast ogień. Na szczęście ta krótka chwila wystarczyła Niemcowi. Sypią się z niego jakieś blachy, pilot odrzuca osłonę kabiny, skacze głową na dół.

Zawracam i... co to? W powietrzu wiszą już dwie czasze spadochronów, a ku ziemi opadają w nieregularnych spiralach dwa samoloty. Zbliżam się do naszego lotnika i poznaję go po zielonej apaszce i nowiutkich butach, które z dumą demonstrował poprzedniego dnia. To Karubin!

Czuję się trochę niewyraźnie. Przestałem wprawdzie strzelać, jak tylko jego maszynia weszła mi pod lufy, ale kto wie? Z drugiej strony jego półbeczka wyglądała jak przygotowanie do opuszczenia uszkodzonej maszyny. W każdym razie — jakby w formie ekspiacji — eskortuję kolegę aż na sam dół. Przez cały dzień zastanawiałem się, jak przedstawia się mój dzisiejszy dorobek — 1:0, czy 1:1? Dopiero wieczorem okazało się, że Karubin miał postrzelane i „luźne" stery, więc i seria, którą zresztą dostał ode mnie, nie miała już żadnego wpływu na jego sytuację...

W licznej, barwnej kolekcji odznaczeń jednego z najdoświadczeńszych pilotów PLL „Lot", trzykrotnego „milionera" powietrznego MARIANA WĘDZIKA, figuruje także skromny czerwony znaczek.

— To pamiątkowa odznaka zakładów Irving, przyznawana tym, którzy zawdzięczają życie spadochronom tej firmy. Czerwoną otrzymują ci, których samolot palił się w powietrzu. Ja mam dwie czerwone... — wyjaśnia M. Wędzik i zaczyna swe opowiadanie.

— Ranek 15 października był bardzo mglisty. Nad Londynem unosiły się gęste chmury. Widoczność nie przekraczała 1 kilometra. Mimo to wzbiła się w niego trójgwiaździsta rakieta — znak do startu dywizjonu. Pięliśmy się w górę, wysokościomierz wskazywał 22 tys. stóp. W pewnym momencie kontroler z ziemi zawiadomił, że naprzeciwko nas znajduje się 100 samolotów nieprzyjaciela. A więc jeden na ośmiu!

Rzeczywiście ukazała się niezliczona ilość samolotów z żółtymi dziobami. Same Messerschmitty — 109. Przyjęliśmy nierówną walkę. Jakiś Niemiec miał szczęście: jego pierwsza, niedługa zresztą seria zapaliła mojego Hurricana. Nie zdążyłem nawet zorientować się, jak to się stało. Wprowadziłem maszynę w lot nurkowy, ale płomieni nie dało się ugasić. Odrzuciłem więc osłonę kabiny i oddałem gwałtownie ster. Wyrzuciło mnie w powietrze w ostatniej dosłownie chwili, palił się już na mnie kombinezon, płomienie wgryzały się w twarz. Spadochron na szczęście otworzył się prawidłowo. Lądowałem u ujścia Tamizy, paręset zaledwie metrów od brzegu.

W szpitalu wykurowali mnie znakomicie tak, że już wkrótce potem mogłem latać znowu. Dzięki temu zdołałem wyrównać mój rachunek z Luftwaffe: mam na swym koncie cztery na pewno zestrzelone niemieckie samoloty.

O dalszym przebiegu tej samej walki powietrznej wspomina inny pilot 302 dywizjonu, ówczesny porucznik, obecny podpułkownik Wojska Polskiego WACŁAW KRÓL:

— Marian wyskoczył z palącej się maszyny. Messerschmitt strzela jeszcze do jego samolotu, jest blisko przy mnie. Zaciskam zęby i biorę go na celownik. Naciskam spust „Nie ujdziesz mi!" — zdecydowany jestem na wszystko, nawet na zderzenie się z innymi samolotami. Z hitlerowskiej maszyny bucha wreszcie płomień. Od samolotu odrywa się pilot, ratuje się na spadochronie. Opada na ziemię niedaleko obok Mariana.

Nie czas na rozmyślania. Messerschmittów jest dużo, dobierają się do mnie. Obok kabiny migają smugi ognia i dymu. Słyszę trzask pocisków uderzających w mój prawy płat. Na końcu skrzydła wiszą powyrywane kawałki blachy. Robię unik przed atakiem dwóch Me-109 i wpadam w chmury. Przestaje działać busola.

Teraz problem, jak dostać się na lotnisko. Moja znajomość języka angielskiego jest tak znikoma, że nie potrafię nawiązać łączności z radiostacją naziemną. Ale oto widzę lecącego niżej Hurricana. Staram się go złapać, ale on bierze mnie najwidoczniej za Niemca i zaczyna się kręcić jak w walce kołowej. Macham skrzydłami na znak przyjacielskich zamiarów. Wreszcie zrozumiał i wyprostował lot. Poznałem w samolocie mjra Satchela.

Miałem jeszcze benzynę na 10 minut. Ostrożnie wymijaliśmy zapory balonowe. Lądowałem na pierwszym przygodnym lotnisku polowym. Paliwomierz wskazywał już tylko 2 galony! Mjr Satchel lądował przymusowo na pobliskim polu. Z całego dywizjonu tylko 2 maszyny powróciły do bazy. W dwa dni później pochowaliśmy trzech polskich lotników i jednego Anglika.

Ówczesny porucznik, obecnie podpułkownik lotnictwa MARIAN DURYASZ walczył w czasie Bitwy o Anglię w składzie 213 dywizjonu RAF. Zestrzelił wówczas 4 samoloty na pewno, a jeden prawdopodobnie. Zapoznajmy się z fragmentem jego wspomnień, dotyczących tego „prawdopodobnego":

— Niemieckie formacje były już blisko Portsmouth. Kazano nam startować i lecieć indywidualnie. Nad samym miastem dołączyłem do dwóch Hurricanów z sąsiedniego dywizjonu i przeprowadziłem z nimi atak. Zaraz potem zauważyłem z boku samotnego Heinkla-111. Niemiecki tylny strzelec otworzył do mnie ogień z odległości 600 metrów. Oddałem i ja serię. Bombowiec przeciął już linię wybrzeża, leciał lotem ślizgowym dla zwiększenia prędkości. Przez cały czas trzymałem go w celowniku, ale i rozglądałem się dookoła, żeby nie dać się zaskoczyć. Gdy zbliżyłem się na odległość skutecznego strzału, oddałem dwie krótkie serie. Strzelec zamilkł. Oddałem trzecią, dłuższą. Za prawym silnikiem pojawił się czarny dym, który się stale powiększał. Gdy nacisnąłem znów na spust, karabiny zamilkły po paru strzałach — wystrzelałem całą amunicję.

Nieprzyjacielski samolot coraz bardziej tracił wysokość i leciał coraz wolniej. Doszedłem do niego na odległość kilkunastu metrów i dostrzegłem tylnego strzelca leżącego w kabinie. Był zabity lub ciężko ranny. Nadleciał jeszcze jeden Hurricane. Był to angielski pilot z naszej eskadry. Krzyknąłem do niego, żeby dokończył Heinkla, ale i on był bez amunicji. Minęliśmy już wyspę Wight. Niemiec leciał na zaledwie 500 metrach wysokości, ale musieliśmy zawrócić: było polecenie, żeby nie zapuszczać się za daleko nad Kanał, a poza tym byliśmy bezbronni.

Zgłosiłem Niemca jako prawdopodobnie zestrzelonego. Mój angielski kolega był zdania, że tamten nie miał żadnych szans dotarcia do Francji i wniósł poprawkę, by przyznano mi go na pewno. Oświadczyłem na to, że nie widziałem na własne oczy, jak uderzał o wodę. Pozostał na mym koncie jako „prawdopodobny".

R. S.

Sierżant Krupa z dywizjonu 306 rozmawia ze swym mechanikiem po locie bojowym. Inni mechanicy uzupełniają paliwo i amunicję „Spitfire'a".

Hitlerowski myśliwiec „Focke-Wulff 190" zestrzelony 10 kwietnia 1942 r. Foto: Archiwum WAF

LOT-em do HELSINEK

JERZY R. KONIECZNY

Z megafonu pokładowego rozbrzmiewa dźwięczny głos stewardessy: „Kapitan Marian Witkowski i załoga witają państwa serdecznie na pokładzie samolotu Viscount Polskich Linii Lotniczych LOT, lecącego do Helsinek...".

Takimi mniej więcej słowami witają pasażerów stewardessy na pokładzie samolotów LOT-u (i nie tylko LOT-u) przed startem do rejsów zagranicznych; po powitaniu podają skład załogi, wysokość i prędkość przelotu, czas lotu i przylotu do portu docelowego, aby prosić następnie o zapięcie pasów i niepalenie, życząc na końcu — przyjemnej podróży! Te same słowa powtarzane są z kolei w językach obcych: angielskim, francuskim, rosyjskim lub niemieckim, w zależności od tego, do jakiego kraju udaje się samolot. Tak było i tym razem, kiedy znalazłem się w kabinie Viscounta, a samolot stał na pasie startowym.

Zawyły silniki, maszyna ruszyła, potoczyła się z coraz większą prędkością po pasie... i oderwała od ziemi. Wystartowaliśmy do lotu — do Helsinek.

Nie był to jednak lot zwyczajny, jakich codziennie dziesiątki wykonują samoloty PLL LOT. Ten lot, wykonany 24 lipca br., był oficjalną **inauguracją** nowej polskiej linii lotniczej Warszawa — Helsinki via Sztokholm.

INAUGURACJA

Zgodnie z odnośnymi przepisami IATA, tj. Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, przedsiębiorstwo transportu powietrznego może organizować inaugurację wtedy, jeżeli m. in. otwiera nową linię lotniczą lub wprowadza nowy sprzęt. Oficjalna inauguracja może się wtedy odbyć w terminie nie dłuższym niż 60 dni od pierwszego lotu rozkładowego. Jeżeli przedsiębiorstwo chce urządzić inaugurację w terminie późniejszym, jednak nie później jak sześć miesięcy od pierwszego lotu, to wówczas musi zgłosić ją do IATA na 30 dni przed planowanym lotem inauguracyjnym; można go wówczas organizować tylko wtedy, jeżeli żadne z towarzystw (członków IATA) nie zgłosi protestu w tej sprawie.

Z okazji inauguracji przedsiębiorstwo lotnicze może zaprosić na swój koszt gości — przedstawicieli władz, biur podróży i turystyki, towarzystw lotniczych, dziennikarzy i innych, którzy jako delegacja biorą udział w uroczystościach otwarcia nowej linii, połączonych z reguły z przelotem na nowej trasie i kilkudniowym pobytem w mieście danego kraju, które jest portem docelowym nowej linii. Analogiczna delegacja zaprasza towarzystwo lotnicze z kraju, do którego otwarto nowe połączenie. Jest to rewizyta, połączona także z przelotem na nowej linii i kilkudniowym pobytem w kraju, którego przedsiębiorstwo otwiera nową linię.

LOT otworzył linię do Helsinek 3 lipca. 24 lipca, a więc 21 dni później, odbyła się oficjalna inauguracja nowej polskiej międzynarodowej linii lotniczej. W związku z tym na pokładzie rejsowego samolotu PLL LOT udała się do Finlandii delegacja polska pod przewodnictwem wiceministra Komunikacji Jana Rusteckiego. W skład delegacji weszli przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Stołecznej Rady Narodowej, biur podróży i turystyki, związków zawodowych, PLL LOT z dyrektorem naczelnym LOT-u inż. Janem Zwierzyńskim i dziennikarze.

Samolot rejsowy Viscount, inaugurujący oficjalnie nową linię, z polską delegacją na pokładzie, prowadzili jedni z najlepszych naszych pilotów, kapitanowie statków powietrznych: Marian Witkowski (przeleciał ponad 3 800 000 km), Leszek Kmin (także ponad 3 800 000 przelecianych km) i Jerzy Kuna (ok. 2 000 000 przelecianych km); mechanikiem pokładowym był Wacław Domański. Oprócz tego gościom towarzyszyli w podróży: kierownik oddziału stewardess w FLL LOT, kpt. pil. Marian Banasiuk, mający na swym koncie 2 000 000 przelecianych km, oraz stewardessy: Ewa Bącalska, Alicja Gerwat i Maria Skoczylas.

Na lotnisku sztokholmskim Arlanda. Pierwszy od prawej — przewodniczący delegacji polskiej, wiceminister Komunikacji Jan Rustecki, drugi — wiceprezes Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Fińskiej, poseł Józef Maciechowski.

20 LINIA LOTU

Do Helsinek latały polskie samoloty komunikacyjne jeszcze przed wojną. Oczywiście inną trasą: z Warszawy przez Wilno, Rygę i Tallin. W 1937 r. polskie linie lotnicze przedłużyły istniejącą już linię Warszawa — Tallin do Helsinek.

Otwarta w lipcu br. linia do Helsinek jest faktycznie przedłużeniem linii sztokholmskiej. Turbośmigłowe samoloty PLL LOT typu Viscount kursują na nowej trasie długości ok. 1 650 km w każdą sobotę. Odlot z Warszawy o godz. 8.00, przylot do Helsinek o 14.00 (w tym 50 minutowy postój w Sztokholmie). Odlot tego samego dnia z Helsinek o godz. 15.20, przylot do Warszawy o 19.20.

Warto przypomnieć przy okazji, że obecnie Warszawa ma pięć razy w tygodniu połączenie polskimi samolotami ze Skandynawią. Oprócz Helsinek, latają one dwa razy w tygodniu do Kopenhagi i dwa razy do Sztokholmu. Nowo otwarta linia Warszawa — Helsinki jest dwudziestą z kolei linią zagraniczną PLL LOT. Nasze samoloty komunikacyjne latają teraz do 19 portów lotniczych Europy i 1 w Afryce (Kair). Łączna długość sieci linii lotniczych LOT-u wynosi ponad 21 tysięcy km.

PRZEDE WSZYSTKIM TURYSTYKA

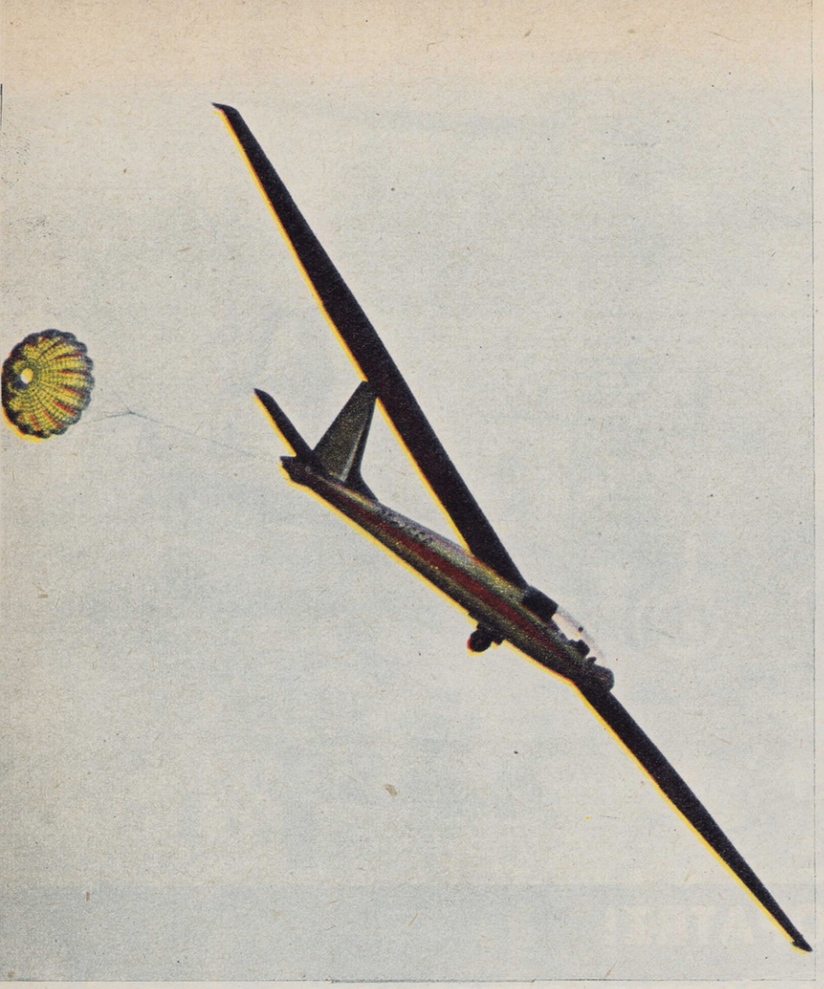
Po wylądowaniu naszego samolotu na lotnisku w Helsinkach polską delegację serdecznie witali fińscy gospodarze z prezesem przedsiębiorstwa lotniczego Finnair panem Gunnarem Korhonenem na czele. Po południu w salach hotelu „Vaakuna", w którym mieszkała delegacja polska, G. Korhonen wydał przyjęcie na cześć gości polskich.

W czasie kilkudniowego pobytu w Helsinkach nasza delegacja zwiedziła stolicę Finlandii, zapoznała się z jej pięknym nowoczesnym budownictwem oraz odwiedziła najstarsze w tym kraju miasto — Porvo. Przedstawicielowi „Skrzydlatej" pobyt w Helsinkach pozwolił również na zapoznanie się pokrótce z lotnictwem Finlandii, o czym napisze oddzielnie.

Wiele było przyjemnych i pożytecznych spotkań członków polskiej delegacji z fińskimi osobistościami i działaczami, m. in. także z członkami Zarządu Towarzystwa Przyjaźni Fińsko-Polskiej, które działa tam od 30 lat. Ogólny sens tych wypowiedzi był taki, że nowa polska linia lotnicza Warszawa — Helsinki z pewnością przyczyni się do dalszego rozwoju kontaktów gospodarczych i wymiany kulturalnej, a przede wszystkim do rozwoju ruchu turystycznego między Finlandią a Polską.

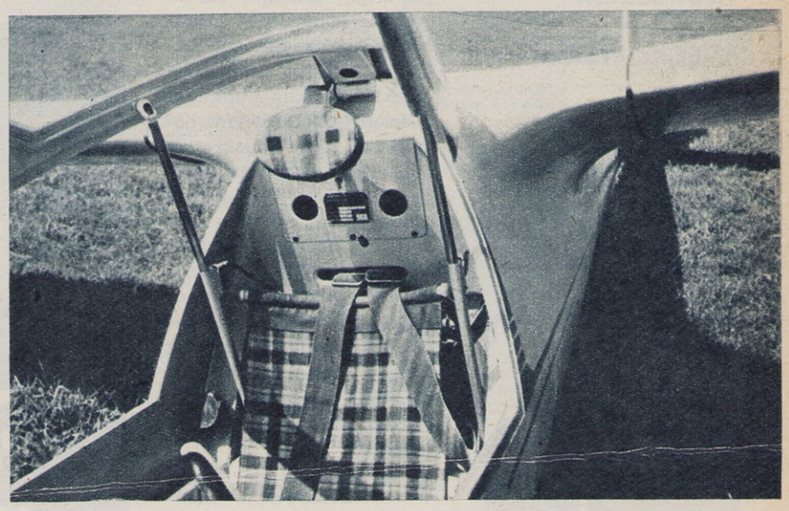
O turystyce mówiło się chyba najwięcej, o tym m. in. jakie ułatwienia władze polskie stosują już wobec turystów fińskich. Na przykład, każdy z obywateli fińskich może w dowolnym punkcie granicznym PRL lub na lotnisku uzyskać natychmiast wizę polską ważną na 30 dni. Korzystniejsze są również od maja br. warunki wymiany marki fińskiej na złote. Aby zachęcić obywateli fińskich do szerszego korzystania z naszej nowo otwartej linii Warszawa — Helsinki, LOT zamierza od początku przyszłego roku zastosować zniżki turystyczne na tej trasie, tzw. inclusive touring. Projektuje się również międzylądowanie samolotów na tej linii także w Gdańsku.

Nie ulega jednak wątpliwości, że na większy ruch turystyczny między Polską a Finlandią za



SZD-19-2 „Zefir-2" z otwartym spadochronikiem hamulcowym.

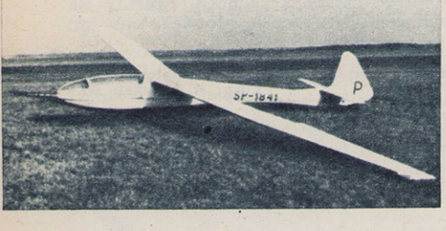
Osłona kabiny każdego z „Zefirów" otwiera się inaczej. „Zefir-1" ma podnoszoną do góry od przodu.



Teleskopy podnoszenia osłony kabiny i poduszka pod głowę pilota — w „Zefirze-1".

Konstruktor „Zefirów" mgr inż. Bogusław Szuba przy pierwszym „Zefirze".

Pierwszy „Zefir" oblatany w styczniu 1959 r. Na sterze litera P oznaczająca prototyp.



RODZINA »ZEFIRÓW«

ANDRZEJ BŁASIK
ANDRZEJ GLASS

GDY w 1960 r. na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii w NRF pojawiły się nasze „Zefiry" — wzbudziły sensację oryginalnym kształtem i rasową sylwetką. Wkrótce też pokazały swą wysoką klasę. W czterech konkurencjach nasi piloci E. Makula i J. Popiel zajmowali na nich pierwsze miejsca; w mistrzostwach zajęli miejsce drugie i trzecie. Na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1963 r. w Junin w Argentynie zostały potwierdzone zalety naszych „Zefirów-2". Makula i Popiel zdobyli tytuł Mistrza i Wicemistrza Świata. W wyniku dużego zainteresowania tymi wynikami wiele krajów zakupiło polskie „Zefiry".

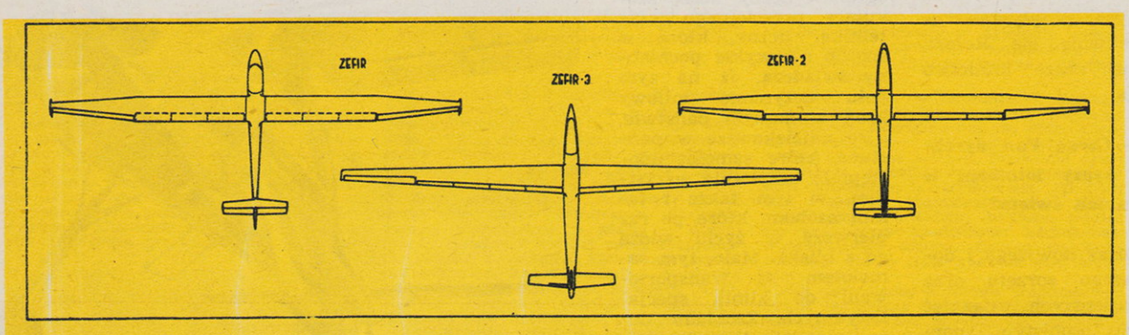
W kwietniu 1965 r. został oblatany nowy przedstawiciel tej rodziny „Zefir-3", który zapewne pozwoli naszym szybownikom odnieść nowe sukcesy na arenie międzynarodowej.

„ZEFIR-1"

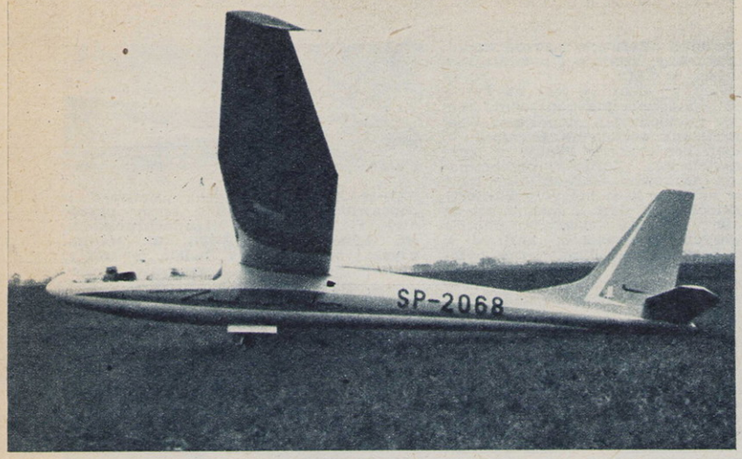
Początkowo szybowiec SZD-19X „Zefir" miał być zbudowany na Mistrzostwa Świata w Lesznie w 1958 r. Bardzo wysokie wymagania, jakie ustalono w warunkach technicznych w styczniu 1957 r., i niezmiernie krótki okres przeznaczony na opracowanie tej awangardowej konstrukcji spowodowały, że szybowiec nie został ukończony w terminie. Opracowaniem projektu i zespołem konstrukcyjnym kierował mgr inż. Bogumił Szuba. Dokumentacja została oddana na warsztat już w trzecim kwartale 1957 r. Szerokie wprowadzenie mechanizacji, mieszana konstrukcja, zastosowanie po raz pierwszy w szybownictwie sterowania hydraulicznego klap — spowodowały spiętrzenie się trudności i terminowe zakończenie pracy stało się niemożliwe. Uzyskano natomiast możliwość wykonania niektórych elementów w jednym z zakładów lotniczych specjalizujących się od lat w budowie konstrukcji metalowych, który zbudował u siebie wszystkie ważniejsze zespoły metalowe „Zefira", jak kesony i spływy skrzydeł, napędy klap oraz cały napęd hydrauliczny z wyciągnikami klap i podwozia. Ze względu na niekonwencjonalne rozwiązania konstrukcyjne wykonano cały szereg prób statycznych poszczególnych elementów.

Prototyp „Zefira" oznaczony numerem rejestracyjnym SP-1841 wzniósł się po raz pierwszy w powietrze 31 grudnia 1958 r. Był on pilotowany przez pilota doświadczalnego mgra inż. Stanisława Skrzydlewskiego, który wykonał na nim kilkunastosekundowe skoki zapoznawcze. Właściwy oblot nastąpił 4 stycznia 1959 r. Ciężar szybowca w locie przedstawiał się dość pokaźnie, wynosił bowiem 432 kG, a więc blisko pół tony. W powietrzu stwierdzono wadliwe działanie zamków osłony kabiny. Podczas przestawiania klap w locie uszkodzony został ich napęd, co przerwało próby do kwietnia. W czasie dokonywania pomiarów kilkakrotnie dochodziło do dłuższych przerw, spowodowanych trudnościami w utrzymaniu szybowca w stanie sprawności technicznej. Ponieważ przeprowadzenie prób było konieczne w celu zebrania doświadczeń przed rozpoczęciem opracowania następnego prototypu, skrócono program do minimum.

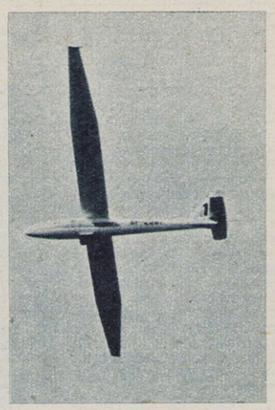
Startując za samolotem, przy klapach całkowicie wychylonych, szybowiec odrywał się od ziemi przy prędkości około 65 km/h. Dla uzyskania minimum skuteczności lotek potrzebna prędkość na holu wynosiła 100 km/h. Najprzyjemniejszy lot na holu był przy klapach wychylonych w położeniu jak do krążenia. Ze względu na umieszczenie zaczepu holowniczego na obudowie kółka, pilotaż wymagał znacznie większej uwagi ze strony pilota. Lądowanie ze względu na brak hamulców aerodynamicznych oraz złą widzialność do przodu było dość utrudnione. Szybowiec nie wykazywał żadnych skłonności do utraty równowagi poprzecznej na małych prędkościach, a przeciągnięty przepadał w locie prostym. Korkociąg wykonywał prawidłowo, wyprowadzając się bez opóźnienia. Oceniając ogólnie własności lotne należy stwierdzić, że były one prawidłowe. Natomiast pilotaż utrudniały następujące czynniki: bardzo zła widoczność, brak hamulców aerodynamicznych, umieszczenie zaczepu holowniczego w pobliżu środka ciężkości oraz zmniejszona sterowność poprzeczna. Na szybowcu wykonywano również akrobację, w której jedynym utrudnieniem był trochę za duży luz w napędach lotek. W porównaniu z „Jaskółką L" nowy szybowiec posiadał lepsze własności w krążeniu oraz na dużych prędkościach. Stwierdzono, że półleżąca pozycja pilota jest bardzo wygodna nawet w dłuższych lotach. Oceniając przydatność z punktu widzenia eksploatacji, „Zefir-1" był szybowcem trudnym do utrzymania w stanie gotowości technicznej z powodu dużej liczby skomplikowanych mechani-



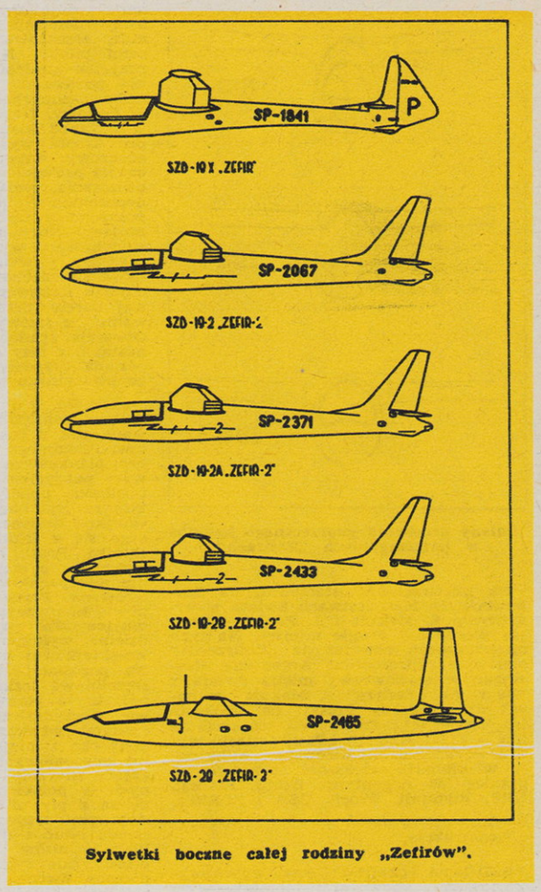
Ewolucja obrysu skrzydeł „Zefirów".



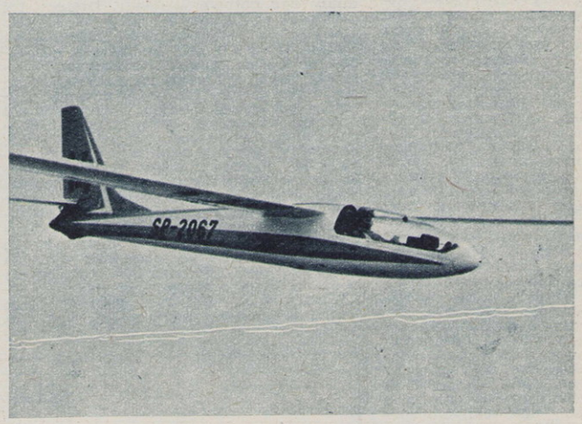
Pierwszy prototyp szybowca SZD-19-2 „Zefir-2" oblatany 11 marca 1960 r.



„Zefir-2" z Kolonii.



Sylwetki boczne całej rodziny „Zefirów".



SZD-19-2 „Zefir-2" w locie, ze schowanym podwoziem.

zmów. Zastosowana w nim instalacja hydrauliczna nie nadawała się do użytku w lotach wyczynowych, ze względu na duże siły potrzebne do obsługi i zbyt powolne działanie.

Jedyny wykonany egzemplarz szybowca SZD-19X „Zefir" znajduje się w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym.

Konstrukcja: SZD-19X „Zefir" jest jednomiejscowym, doświadczalnym szybowcem wysokowyczynowym konstrukcji mieszanej.

Kadłub — o bardzo małym przekroju poprzecznym, konstrukcji mieszanej. Przód z duralowych wręg krytych od wewnątrz blachą, z zewnątrz sklejką, przechodzi w część centralną wykonaną z rur stalowych. Tył kadłuba — drewniany, półskorupowy z pokryciem ze sklejki. Przejście skrzydło — kadłub z laminatu. Podwozie jednogoleniowe, całkowicie wciągane w locie, zamocowane jest do części centralnej kadłuba, amortyzowane za pomocą zespołu krążków gumowych i napędzane hydraulicznie. Koło podwozia o wymiarach 300 × 125 mm, jest zaopatrzone w hamulec bębnowy napędzany indywidualnie dźwignią z lewej strony kabiny. Po wciągnięciu podwozia otwór zostaje szczelnie zamknięty przy pomocy dwóch klapek. Obsługa wciągania i wypuszczania podwozia — specjalną dźwignią. Awaryjne wypuszczanie podwozia — mechaniczne. Z tyłu umieszczono metalową płozę amortyzowaną za pomocą sznura gumowego. Osłona kabiny składa się z dwóch części: przedniej stałej i tylnej podnoszonej do góry na dwóch wysięgnikach teleskopowych. Szkielet osłony bardzo sztywny, zbudowany z kształtowników duralowych. Zrzut awaryjny osłony — dźwignią blokowania. Kabina pilota wyłożona dwubarwnymi tkaninami powlekanymi tworzywem sztucznym. Metalowe pedały przestawiane w locie; przestawiane jest również miękkie oparcie pilota.

Skrzydła — konstrukcji mieszanej składają się z 3 zespołów: drewnianego, szerokiego dźwigara konstrukcji skrzynkowej, kesonu metalowego ze stopu lekkiego i metalowych spływów. Całość kryta jedwabiem naturalnym. Profil skrzydła NACA-65-2-515, wznios 4°. 30-procentowe klapy typu Fowler, metalowe, kryte jedwabiem. Dwuczęściowe lotki szczelinowe (również duralowe), kryte jedwabiem, wyważone masowo i aerodynamicznie. Napęd klap — hydrauliczny, przeniesiony z kadłuba do skrzydeł przy pomocy rury skrętnej. Napęd lotek — linkowy. Zakończenie skrzydeł w kształcie wrzeciona. Skrzydła nie posiadają hamulców aerodynamicznych.

Usterzenie — poziome — konstrukcji drewnianej, posiada zmieniany automatycznie w locie kąt zaklinowania. Statecznik poziomy kryty sklejką, ster wysokości — płótnem. W środku steru umieszczona jest klapka wyważająca ze stopu lekkiego. Statecznik pionowy konstrukcji drewnianej, kryty sklejką, został wykonany jako część wspólna z kadłubem. Ster kierunku konstrukcji drewnianej, kryty płótnem.

Malowanie: Prototyp SZD-19X malowany był na kolor jasnoseledynowy. Linie dekoracyjne, stylizowany napis „Zefir" (z przodu kadłuba), końcówki skrzydeł oraz znaki rejestracyjne w kolorze ciemnoseledynowym. Na sterze kierunku litera „P" malowana w kolorze pomarańczowym.

„ZEFIR-2"

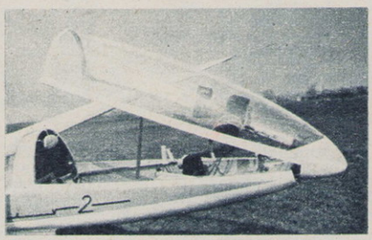
Bogate doświadczenia zebrane w czasie lotów pierwszego prototypu „Zefira" i możliwość zapoznania się z przodującymi konstrukcjami zagranicznymi w czasie VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie w 1958 r. pozwoliły na dalszą ewolucję tego szybowca, oznaczoną SZD-19-2 „Zefir-2". Główny konstruktor mgr inż. Bogumił Szuba zrezygnował tutaj z napędów hydraulicznych, które nie zdały egzaminu i zastosował wszędzie napędy mechaniczne. Położono natomiast jeszcze większą uwagę na dalszą likwidację oporów szkodliwych oraz zmniejszenie ciężaru konstrukcji. Zmieniła się zupełnie sylwetka szybowca oraz rozwiązania konstrukcyjne prawie wszystkich elementów, jak okucia nośne, lotki, klapy, podwozie, osłona kabiny, napędy. Dodano również odrzucany w locie spadochronik hamujący, mający zastąpić hamulce aerodynamiczne.

Oblotu pierwszego egzemplarza, wykonanego w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym i oznaczonego numerem rejestracyjnym SP-2067, dokonał na lotnisku w Aleksandrowicach w dniu 11 marca 1960 r. pilot doświadczalny mgr inż. Stanisław Skrzydlewski. W kilka dni później pilot doświadczalny Adam Zientek poleciał na „Zefirze-2" do Leszna, aby dokonać skróconego programu prób obejmującego sprawdzenie stateczności, sterowności, korkociągu, lotów nurkowych i ciągów. Po kilku dniach wylaszowani zostali na „Zefira" piloci Popiel i Makula, którzy zaczęli intensywny trening przed wyjazdem do Kolonii na Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Najwięcej kłopotu sprawiał spadochronik, który albo się nie chciał w ogóle otwierać, albo otwarty sam się odczepiał. Dalsza trudność, to bardzo słaba widoczność do przodu. Osłona kabiny pilota została więc przerobiona później w ten sposób, że część przednią spłaszczono na pewnym odcinku stwarzając „okno" z dobrą, chociaż bardzo ograniczoną widocznością. Dość skomplikowany sposób obsługi wciąganego podwozia spowodował kilkakrotnie lądowanie szybowca na „brzuchu". Duże niebezpieczeństwo podczas startu oraz trudności na holu sprawiało zamocowanie zaczepu holowniczego do obudowy kółka. Dopiero poważne uszkodzenie „Zefira" w Lesznie spowodowało umiejscowienie zaczepu z przodu kadłuba.

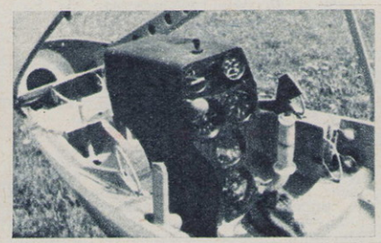
Wersja SZD-19-2 została wykonana tylko w dwóch egzemplarzach. Następne, seryjne egzemplarze, noszą oznaczenie SZD-19-2A i zostały zmodyfikowane przez zespół pod kierunkiem mgra inż. Romana Zatwarnickiego. Produkcję tych szybowców podjęły Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Jeżowie. Pierwszy szybowiec seryjny oznaczony numerem SP-2370 oblatany został 24 stycznia 1962 r. Wersja SZD-19-2A różni się od SZD-19-2 następującymi zasadniczymi zmianami: zwiększoną powierzchnią usterzenia poziomego, wprowadzeniem mechanizmu pozwalającego na wielokrotne wypuszczanie i wciąganie spadochronika w locie, zmianą konstrukcji oraz sposobu wciągania i wypuszczania podwozia.

W 1964 r. większość „Zefirów-2A" została przerobiona na „Zefiry-2B" o zmienionym systemie wciągania spadochronika hamulcowego.

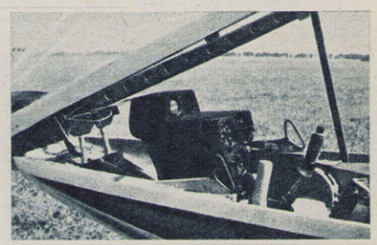
Szybowiec SZD-19-2A „Zefir" jest przyjemny w pilotażu, ma niewielkie siły na sterach. Przebieg korkociągu — stromy, wyprowadzenie z opóźnieniem do 1/4 zwitki. Ślizgi z uwagi na niewielką sterowność kierunkową możliwe z przechyleniem do 20°. Samo lądowanie nie jest trudne, jednak z uwagi na niezupełną pewność działania spadochronika hamującego wymaga dobrego obliczenia. Wychylenie klap zmniejsza prędkość przeciągnięcia o około 10 km/h.



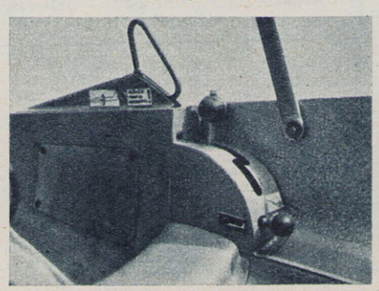
Otwieranie kabiny „Zefira-2". Początkowo tablica przyrządów unosiła się wraz z osłoną kabiny.



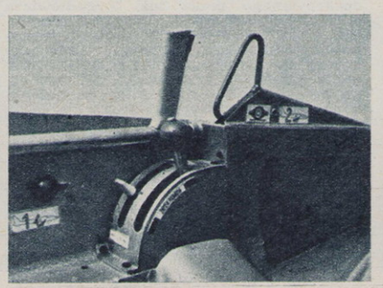
Tablica przyrządów prototypów „Zefira-2". Wnętrze kabiny również nieco inne niż w seryjnych „Zefirach-2".



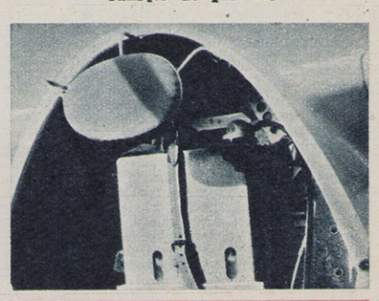
Tablica przyrządów seryjnych „Zefirów-2" ma dwa górne przyrządy przesunięte do przodu.



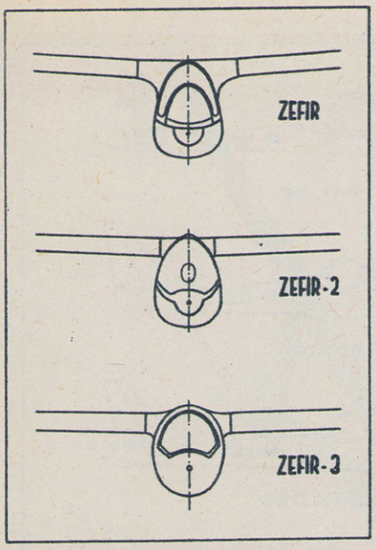
Na prawej burcie kabiny „Zefira-2" umieszczony jest uchwyt chowania podwozia, dźwignia awaryjnego odcinania spadochronika hamującego i gałka awaryjnego zrzutu kabiny.



Na lewej burcie kabiny „Zefira-2" znajduje się rączka suwaka klap, dźwignia (z płaską gałką) klapki wyważającej, gałka (1) zwalniania zamka podwozia zamkniętego, dźwignia zamka podwozia zamkniętego, dźwignia zamka podwozia (z kulistą gałką) oraz uchwyt (2) dociągania zamka podwozia wypuszczonego.



Oparcie głowy pilota i radiostacja w szybowcu „Zefir-2".



Zmiany przekroju poprzecznego kadłuba w poszczególnych „Zefirach".

Na „Zefirach-2A" startowali na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Argentynie E. Makula i J. Popiel, zajmując pierwsze i drugie miejsce. Na tych mistrzostwach również na „Zefirze-2A" startował reprezentant Argentyny Hossinger — szybowcowy mistrz świata z 1960 r. Na „Zefirze" E. Makula ustanowił dwa rekordy Polski: na trójkącie 100 km — 102,1 km/h i na trójkącie 200 km — 93,929 km/h. Z kilkudziesięciu wyprodukowanych „Zefirów-2A" kilka lata w klubach, większość sprzedano za granicę (do Argentyny, Belgii, Francji, NRF, Rumunii, Włoch, USA i ZSRR).

Konstrukcja.

SZD-19-2A „Zefir-2" jest wysokowyczynowym szybowcem jednomiejscowym przeznaczonym do startu w zawodach i wykonywania lotów rekordowych, zbudowanym w układzie grzbietopłata konstrukcji drewnianej.

Kadłub o bardzo małym przekroju czołowym, konstrukcji półskorupowej. Przód kadłuba, przejście skrzydło — kadłub i przejście kadłub — statecznik pionowy, wykonane jest z laminatu; pozostała część kryta sklejką. Podwozie jednogoleniowe, amortyzowane krążkami gumowymi, całkowicie wciągane w locie. Luk podwoziowy zamykany jest dwoma klapkami laminatowymi samoczynnie działającymi. Położenie otwarte podwozia oraz jego blokowanie kontrolowane jest przy pomocy układu elektrycznego wyposażonego w mikrowyłączniki. Płoza tylna — metalowa — wtopiona w obrys kadłuba. Kabina pilota umieszczona w misce laminatowej. Pedały duralowe przestawiane na ziemi w 3 położeniach. Oparcie o regulowanym położeniu oraz ruchomy podgłówek. Osłona kabiny pilota ze szkła organicznego jednoczęściowa, osadzona na szkielecie ze stopów lekkich, otwierana jest przez podnoszenie do góry wokół zawiasu umieszczonego w kołpaku przednim wykonanym z laminatu. W celu poprawienia widoczności do przodu pewna część osłony wykonana jest jako płaszczyzna. Część „Zefirów-2A" oprócz spłaszczenia na przodzie szyby ma spłaszczenia z obu boków. Osłona posiada specjalny sprężynowy zamek zrzutu awaryjnego, uruchamiany gałką umieszczoną z prawej strony. W położeniu otwartym osłona podparta jest wspornikiem zamocowanym wzdłuż prawej burty szybowca. Wentylację kabiny umożliwia odsuwane okienko oraz regulowane chwyty powietrza na osłonie. Na centralnej kolumnie umieszczonej między kolanami pilota zamocowano: prędkościomierz elektryczny, wariometr energii całkowitej plus — minus 5 m/sek., wariometr plus — minus 30 m/sek., wysokościomierz. Busola KI-13 przymocowana do osłony nad kolumną z przyrządami. W kolumnie umieszczona jest baferia zasilania instalacji elektrycznej, wyłącznik zakrętcmierza, przełącznik zasilania instalacji kontrolnej, przycisk kontroli instalacji, lampka sygnalizacyjna i wskaźnik przepływu tlenu, aparatura tlenowa KP-18 oraz uchwyt hamowania kółka i wyzwalania spadochronika. Zawór ładowania i butla umiejscowiona w kadłubie za fotelem pilota. Na lewej burcie szybowca umieszczono suwak klap, uchwyt klapki wyważającej, uchwyt awaryjnego odcinania spadochronika hamującego oraz uchwyt wciągania spadochronika. Na prawej burcie umieszczono uchwyt zwalniania zamka podwozia zamkniętego, uchwyt dociągania zamka podwozia wypuszczonego przez uchwyt wciągania podwozia. Ciśnienie całkowite pobierane jest z dajnika umieszczonego w kołpaku przednim osłony, ciśnienie statyczne — z dajników zamocowanych w bocznych ściankach z przodu kadłuba. Termosy zamocowano w kadłubie za plecami pilota. Na drążku umieszczono przycisk kontroli wciągania i blokowania podwozia. Napęd steru wysokości linkowo-popychaczowy. Napęd pedałów — linkowy. Napęd lotek — popychaczowy. Napęd klap — popychaczowy. Napęd klapki wyważającej linkowo-popychaczowy. Napędy wciągania i wypuszczania podwozia — linkowe. Napędy wypuszczania, wciągania i odcinania spadochronika — linkowe. Szybowiec wyposażono w taśmowy spadochronik hamujący, który może być w czasie lotu wielokrotnie wypuszczany, a następnie zgaszony i wciągnięty. Wciąganie odbywa się mechanicznie przy pomocy uchwytu linkowego umieszczonego na lewej burcie, przez wielokrotne „pompowanie", z jałowym biegiem powrotnym. Otwarcie spadochronika może również nastąpić z fazy zgaszonej. Spadochronik posiada urządzenia do natychmiastowego awaryjnego odcięcia.

Skrzydło, o obrysie prostokątno-trapezowym konstrukcji drewnianej, zbudowane jest z trzech zasadniczych zespołów. Przedniego — składającego się z żeber plankowych pokrytych przekładkowym pokryciem wykonanym ze sklejki i pianki polistyrenowej. Środkowego, którym jest bardzo szeroki dźwigar ze sklejki i drewna oraz tylnego, składającego się z lekkich spływów pokrytych sklejką. Profil skrzydła 63-2-515. Całość wykonana z dużą dokładnością, starannie wyszpachlowana, lakierowana i polerowana. Przeszło 50% rozpiętości stanowią klapy wyporowe typu VZLU (zajmujące 35% cięciwy skrzydła), trójdzielne, wykonane z przekładki piankowo-sklejkowej o grubości około 3 mm. Na pozostałej części zabudowano beszczelinową lotkę konstrukcji drewnianej, krytą płótnem i wyważoną masowo. Skrzydło zakończone jest spłaszczonymi wrzecionami, które stanowią podpórkę i miejsce zamocowania szczotek odgromowych. Okucia nośne, odbiegające znacznie od dotychczas stosowanych w polskich szybowcach, wykonane są z płyt duralowych zakończonych stalowymi trapezowymi pryzmami. Łączenie okuć z dźwigarem przy pomocy kleju i nitów. Połączenie skrzydeł w płaszczyźnie symetrii odbywa się przy pomocy dwóch śrub dokrecanych specjalnym kluczem dynamometrycznym. Przy dokręcaniu okuć głównych obie połówki skrzydeł zaklieszczają się na 4 kółkach stożkowych związanych na stałe z kadłubem. Napędy klap i lotek — popychaczowe, spinane z napędami w kadłubie specjalnymi złączami szybkimi w obsłudze.

Usterzenie. Statecznik poziomy niedzielony, konstrukcji przekładkowej, umocowany do kadłuba na jednym kółku stożkowym i dwóch cylindrowych. Ster wysokości — drewniany, kryty płótnem. W środku umieszczono klapkę wyważającą. Połączenie napędów popychaczem z końcówką szybkołączącą. Statecznik pionowy konstrukcji przekładkowej, ster kierunku — drewniany, kryty płótnem.

Malowanie. Prototypy SZD-19-2 (SP-2067 i SP-2068) oraz „Zefiry" seryjne SZD-19-2A malowane są według wzoru opracowanego przez inż. Zygadlewicza w różnych zestawach kolorystycznych. Np. „Zefir" SP-2067 jest kolcru jasnopopielatego, prawie białego, linie dekoracyjne ciemnopopielate, stylizowany napis „Zefir-2" oraz znaki rejestracyjne — czarne. Na statecznika pionowym barwny znak fabryczny SZD.

Zdjęcia: A. Błasik (8), B. Koszewski (4), J. Gawęcki (2), J. Płatek (1), S. Mąkaruk (1), Z. Targowski (1).

SZD-29 „ZEFIR-3"

Mimo sukcesów odniesionych na „Zefirach-2" w 1960 r. na Szybcowych Mistrzostwach Świata — trzeba było myśleć o pctrzebie budowy jeszcze lepszego szybowca. Postęp ogólnoświatowy szybownictwa wskazywał na konieczność zbudowania szybowca o doskonałości rzędu 40 przy dużej prędkości optymalnej (około 100 km/h) oraz płaskiej biegunowej zapewniającej przy prędkości 150 km/h opadanie około 1,6 m/sek.

W końcu 1961 r. powstał projekt wstępny nowego szybowca z rodziny „Zefirów" — nazwanego SZD-29 „Zefir-3". Autorem projektu i kierownikiem zespołu konstrukcyjnego został twórca poprzednich „Zefirów" — mgr inż. Bogumił Szuba. Konstruktor przyjął założenie dość znacznego polepszenia osiągów i własności szybowca w porównaniu z „Zefirem-2" i zdecydował się nie na jego ulepszenie, lecz na nową koncepcję konstrukcyjną przy wykorzystaniu doświadczeń uzyskanych przy budowie poprzednich szybowców.

W porównaniu z „Zefirem-2" rozpiętość szybowca wzrosła z 17 do 19 m, powierzchnia z 14 m² do 15,7 m², długość z 7,2 m do 8 m. Skrzydła otrzymały obrys trapezowy, zamiast prostokątno-trapezowego, jaki miał „Zefir-2". Konstrukcja skrzydeł też odbiega od konstrukcji poprzednich „Zefirów". Profil oczywiście nadal laminarny. Skrzydła zostały wyposażone w klapy — poszerzacze (fowlery) wzdłuż całej rozpiętości, łącznie z lotkami. Usterzenie poziome płytowe, bez statecznika z klapką — jest nowością w szybowcach SZD. Kadłub otrzymał przekrój eliptyczny (zbliżony do kołowego); podczas gdy „Zefir-2" miał przekrój jajowy (szerszy u dołu). Pozycja pilota — leżąca, jak w poprzednich „Zefirach". Przód kadłuba — zaostrzony, zgodnie z ostatnią modą panującą w SZD.

Szybowiec wyposażony jest na życzenie APRL, podobnie jak poprzednie „Zefiry", w spadochronik hamujący. Jest to spadochronik wielokrotnego użytku, o ulepszonej konstrukcji. Próby ze spadochronikiem dla „Zefira-3" przeprowadzono na szybowcu SZD-25 AZ „Lis", mocując na jego kadłubie rurę zawierającą spadochronik wraz z mechanizmem wciągania. Zdaniem naszych pilotów wyczynowych wyposażenie „Zefira-3" w płytowe hamulce aerodynamiczne byłoby bardzo pożądane i zwiekszyłoby jego możliwości manewrowania, np. przy meldowaniu się na zawodach nad taśmą startową.

W latach 1962—63 sporządzono rysunki konstrukcyjne „Zefira-3". W 1964 r. wykonano próby statyczne tego szybowca, w wyniku których m. in. zwiększono liczbę żeber w skrzydłach. Pierwszy prototyp „Zefira-3" o znakach SP-2465 został oblatany przez mgra inż. Stanisława Skrzydlewskiego w dniu 26 kwietnia 1965 r. na lotnisku w Lesznie. Podczas prób kółko ogonowe w tym szybowcu zastąpiono płozą. Drugi prototyp „Zefira-3" jest na ukończeniu.

Pierwsze dwa egzemplarze „Zefira-3" miały być gotowe w 1964 r. Dlatego też szybowce te figurowały w polskim zgłoszeniu na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Anglii. Ale budowa, ze względu na szereg nowych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych, nieco się przedłużyła. Oblatanie nowego szybowca tuż przed samymi mistrzostwami oraz nie ukończone próby działania spadochronika wielokrotnego użycia — nie pozwoliły naszym pilotom na wystąpienie na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w South Cerney na „Zefirach-3".

Niewątpliwie najnowszy szybowiec wysokowyczynowy „Zefir-3" da niebawem poznać swe zalety. Już na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie wykazał swą wyraźną przewagę nad „Fokami". A to dopiero początek jego kariery.

Konstrukcja. SZD-29 „Zefir-3" jest jednomiejscowym szybowcem wysokowyczynowym konstrukcji drewnianej o układzie wolnonośnego grzbietopłata. Jest on przeznaczony do lotów rekordowych i jako szybowiec zawodniczy specjalnie dostosowany do długich przelotów szybkościowych.

Kadłub o wrzecionowatym, laminarnym kształcie, z mocno zaostrzonym przodem i częścią tylną o dużej średnicy. Przekrój kadłuba eliptyczny, zbliżony do kołowego. Konstrukcja kadłuba — półskorupowa z pokryciem ze sklejki. Przejście skrzydło — kadłub i pokrycie przodu kadłuba — z laminatu szklanego. Pozycja pilota — leżąca. Osłona kabiny otwierana na bok; odrzucana awaryjnie. Tablica przyrządów w postaci kolumny umieszczonej między kolanami pilota zawiera: zakrętomierz, prędkościomierz, wariometr plus — minus 5 m/sek., wariometr plus — minus 30 m/sek., wysokościomierz oraz wskaźnik przepływu tlenu z manometrem tlenu. Busola zamocowana do oszklenia kabiny. Dajnik ciśnienia dla prędkościomierza umieszczony w otworze w przodzie kadłuba. Aparatura tlenowa typu KP-18. Oparcie, podpórka głowy i pedały — regulowane. Drążek sterowy zaopatrzony w dźwignię hamowania kółka. Szybowiec wyposażony jest w radiostację, której antena znajduje się za kabiną.

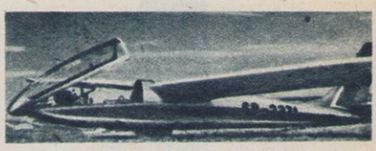
Napędy lotek w kadłubie — linkami i popychaczami. Napęd steru kierunku — linkowy. Dźwignie napędu klap, klapki wyważającej i wciągania podwozia — na lewej burcie kabiny. Podwozie składa się z amortyzowanego wciąganego koła głównego, o wymiarach 350 × 135 mm i stałego samonastawnego kółka ogonowego. W końcu kadłuba mieści się wstążkowy spadochron hamulcowy wielokrotnego użycia. Zaczep do holu znajduje się w dole kadłuba pod środkiem kabiny.

Płat dwudzielny o obrysie trapezowym. Profil laminarny NACA 66/215/416. Konstrukcja skrzydeł skorupowa. Skrzydła składają się z noska, kesonu, spływu, skrzeli, lotek i klap. Nosek kryty sklejką wspartą żeberkami. Keson pokryty powłoką, złożoną z wielu warstw sklejki brzozowej, przenoszący skręcanie i zginanie, zamknięty z przodu i z tyłu ścianką (zajmuje ponad 50% cięciwy skrzydła). Powłoki kesonu wykonywane są na betonowych kopytach. Klapy — poszerzacze typu Fowlera na całej rozpiętości skrzydeł — kryte przekładkową płytą ze sklejki i pianki polistyrenowej (czwórdzielne). Lotki dwudzielne, dwuszczelinowe — oryginalnej konstrukcji. Skrzele lotki zawieszone jest do skrzydła na zawiasach; wraz z nim wychyla się tylna część lotki — przy ruchach drążkiem sterowym. Tylna część lotki przymocowana jest do skrzela na dwóch prowadnicach i stanowi klapę — poszerzacz, która wysuwa się do tych wraz z klapą znajdującą się na pozostałej części skrzydła.

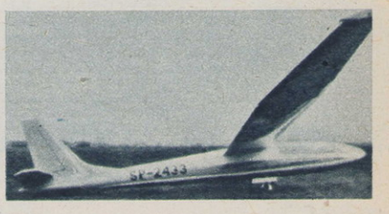
Napęd lotek i klap — popychaczami. Skrzydła połączone są z sobą za pomocą okuć o postaci płyt wnitowanych w okrycie skrzydła, których występy dociskane są do siebie stalowymi szczękami. Kadłub mocowany jest do skrzydeł za pomocą dwóch par sworzni.

Usterzenie poziome typu płytowego o obrysie trapezowym, dwudzielne, skorupowe, bezdźwigarowe ze sklejkowym pokryciem przekładkowym, z klapką wyważająco — odciążającą, zamocowana na rurze przechodzącej przez kadłub. Wyważenie masowe steru wysokości umieszczone wewnątrz kadłuba. Usterzenie pionowe trapezowe, bardzo wysokie (2,1 m). Statecznik pionowy — jednodźwigarowy, kryty sklejką. Ster kierunku o sklejkowym pokryciu przekładkowym z wyważeniem na długim wysięgniku. Profil usterzeń laminarny NACA 64-1-012.

Malowanie. Pierwszy prototyp „Zefira-3" malowany jest na kolor biały z popielatym pasem wzdłuż kadłuba i na usterzeniu pionowym — podkreślonym linią czarną. Znaki rejestracyjne czarne. Na sterze kierunku znak firmowy SZD. Za kabiną napis „Zefir-3".



SZD-19-2A wersja seryjna „Zefira-2" z poprawioną widocznością szyby przedniej i zmienionym spadochronikiem. Na egzemplarzu SP-2371 E. Makula uzyskał tytuł Mistrza Świata w 1963 r. na mistrzostwach w Argentynie. J. Popiel został wicemistrzem.



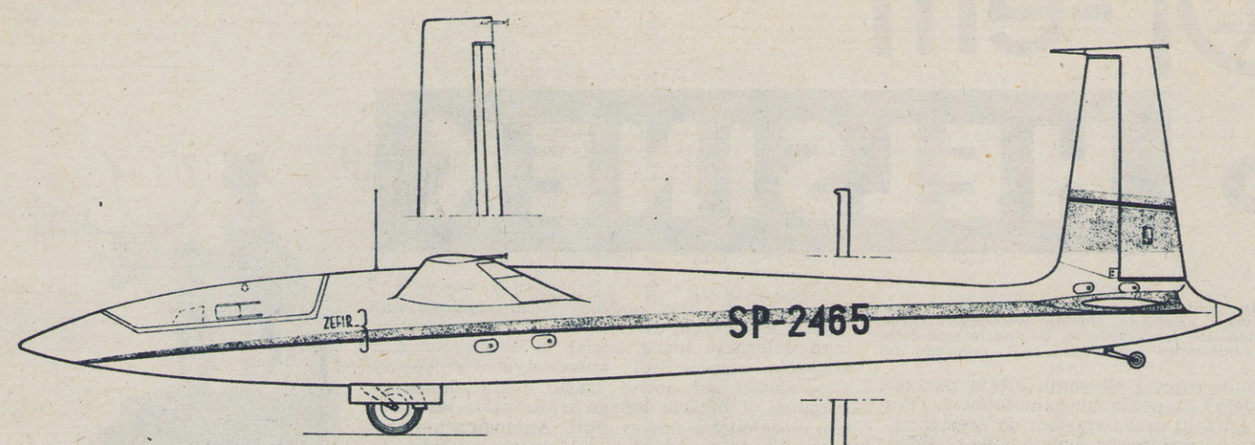
SZD-19-2B „Zefir-2B" z ulepszonym systemem chowania spadochronika hamulcowego.

Najmłodszy z rodziny SZD-29 „Zefir-3" został oblatany 24 kwietnia 1965 r. Przy szybowcu pilot doświadczalny SZD Adam Zientek.

DANE TECHNICZNE RODZINY „ZEFIRÓW"

		„Zefir-1"	„Zefir-2"	„Zefir-3"
Rozpiętość	(m)	17,0	17,0	19,0
Długość	(m)	7,3	7,2	8,0
Wysokość	(m)	1,27	1,64	2,1
Powierzchnia nośna	(m²)	14,0	14,0	15,7
Wydłużenie	—	20,6	20,6	23,0
Ciężar własny	(kG)	337	330	434
Ciężar całkowity	(kG)	432	415	524
Obciążenie powierzchni	(kG/m²)	30,8	30	33,2
Doskonałość	—	30	34,5	42
przy prędkości optymalnej	(km/h)	90	95	103
Minimalne opadanie przy prędkości ekonomicznej	(m/sek) (km/h)	0,83 94	0,72 95	0,66 100
Opadanie przy 100 km/h	(m/sek.)	0,95	0,81	0,77
Opadanie przy 140 km/h	(m/sek.)	1,67	1,7	1,5
Prędkość minimalna (z klapami)	(km/h)	61	62	65
Prędkość dopuszczalna nurkowania	(km/h)	170	220	300

Uwaga: Osiągi „Zefira-3" — obliczeniowe.



SZD

ZEFIR 3

SP-2465

0 1 2m

A.GLASS
J.MISZTAL

LOT-em do HELSINEK

JERZY R. KONIECZNY

Z megafonu pokładowego rozbrzmiewa dźwięczny głos stewardessy: „Kapitan Marian Witkowski i załoga witają państwa serdecznie na pokładzie samolotu Viscount Polskich Linii Lotniczych LOT, lecącego do Helsinek...".

Takimi mniej więcej słowami witają pasażerów stewardessy na pokładzie samolotów LOT-u (i nie tylko LOT-u) przed startem do rejsów zagranicznych; po powitaniu podają skład załogi, wysokość i prędkość przelotu, czas lotu i przylotu do portu docelowego, aby prosić następnie o zapięcie pasów i niepalenie, życząc na końcu — przyjemnej podróży! Te same słowa powtarzane są z kolei w językach obcych: angielskim, francuskim, rosyjskim lub niemieckim, w zależności od tego, do jakiego kraju udaje się samolot. Tak było i tym razem, kiedy znalazłem się w kabinie Viscounta, a samolot stał na pasie startowym.

Zawyły silniki, maszyna ruszyła, potoczyła się z coraz większą prędkością po pasie... i oderwała od ziemi. Wystartowaliśmy do lotu — do Helsinek.

Nie był to jednak lot zwyczajny, jakich codziennie dziesiątki wykonują samoloty PLL LOT. Ten lot, wykonany 24 lipca br., był oficjalną **inauguracją** nowej polskiej linii lotniczej Warszawa — Helsinki via Sztokholm.

INAUGURACJA

Zgodnie z odnośnymi przepisami IATA, tj. Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, przedsiębiorstwo transportu powietrznego może organizować inaugurację wtedy, jeżeli m. in. otwiera nową linię lotniczą lub wprowadza nowy sprzęt. Oficjalna inauguracja może się wtedy odbyć w terminie nie dłuższym niż 60 dni od pierwszego lotu rozkładowego. Jeżeli przedsiębiorstwo chce urządzić inaugurację w terminie późniejszym, jednak nie później jak sześć miesięcy od pierwszego lotu, to wówczas musi zgłosić ją do IATA na 30 dni przed planowanym lotem inauguracyjnym; można go wówczas organizować tylko wtedy, jeżeli żadne z towarzystw (członków IATA) nie zgłosi protestu w tej sprawie.

Z okazji inauguracji przedsiębiorstwo lotnicze może zaprosić na swój koszt gości — przedstawicieli władz, biur podróży i turystyki, towarzystw lotniczych, dziennikarzy i innych, którzy jako delegacja biorą udział w uroczystościach otwarcia nowej linii, połączonych z reguły z przelotem na nowej trasie i kilkudniowym pobytem w mieście danego kraju, które jest portem docelowym nowej linii. Analogiczna delegacja zaprasza towarzystwo lotnicze z kraju, do którego otwarto nowe połączenie. Jest to rewizyta, połączona także z przelotem na nowej linii i kilkudniowym pobytem w kraju, którego przedsiębiorstwo otwiera nową linię.

LOT otworzył linię do Helsinek 3 lipca. 24 lipca, a więc 21 dni później, odbyła się oficjalna inauguracja nowej polskiej międzynarodowej linii lotniczej. W związku z tym na pokładzie rejsowego samolotu PLL LOT udała się do Finlandii delegacja polska pod przewodnictwem wiceministra Komunikacji Jana Rusteckiego. W skład delegacji weszli przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Stołecznej Rady Narodowej, biur podróży i turystyki, związków zawodowych, PLL LOT z dyrektorem naczelnym LOT-u inż. Janem Zwierzyńskim i dziennikarze.

Samolot rejsowy Viscount, inaugurujący oficjalnie nową linię, z polską delegacją na pokładzie, prowadzili jedni z najlepszych naszych pilotów, kapitanowie statków powietrznych: Marian Witkowski (przeleciał ponad 3 800 000 km), Leszek Kmin (także ponad 3 800 000 przelecianych km) i Jerzy Kuna (ok. 2 000 000 przelecianych km); mechanikiem pokładowym był Wacław Domański. Oprócz tego gościom towarzyszyli w podróży: kierownik oddziału stewardess w PLL LOT, kpt. pil. Marian Banasiuk, mający na swym koncie 2 000 000 przelecianych km, oraz stewardessy: Ewa Bącalska, Alicja Gerwat i Maria Skoczylas.

Na lotnisku sztokholmskim Arlanda. Pierwszy od prawej — przewodniczący delegacji polskiej, wiceminister Komunikacji Jan Rustecki, drugi — wiceprezes Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Fińskiej, poseł Józef Maciechowski.

20 LINIA LOTU

Do Helsinek latały polskie samoloty komunikacyjne jeszcze przed wojną. Oczywiście inną trasą: z Warszawy przez Wilno, Rygę i Tallin. W 1937 r. polskie linie lotnicze przedłużyły istniejącą już linię Warszawa — Tallin do Helsinek.

Otwarta w lipcu br. linia do Helsinek jest faktycznie przedłużeniem linii sztokholmskiej. Turbośmigłowe samoloty PLL LOT typu Viscount kursują na nowej trasie długości ok. 1 650 km w każdą sobotę. Odlot z Warszawy o godz. 8.00, przylot do Helsinek o 14.00 (w tym 50 minutowy postój w Sztokholmie). Odlot tego samego dnia z Helsinek o godz. 15.20, przylot do Warszawy o 19.20.

Warto przypomnieć przy okazji, że obecnie Warszawa ma pięć razy w tygodniu połączenie polskimi samolotami ze Skandynawią. Oprócz Helsinek, latają one dwa razy w tygodniu do Kopenhagi i dwa razy do Sztokholmu. Nowo otwarta linia Warszawa — Helsinki jest dwudziestą z kolei linią zagraniczną PLL LOT. Nasze samoloty komunikacyjne latają teraz do 19 portów lotniczych Europy i 1 w Afryce (Kair). Łączna długość sieci linii lotniczych LOT-u wynosi ponad 21 tysięcy km.

PRZEDE WSZYSTKIM TURYSTYKA

Po wylądowaniu naszego samolotu na lotnisku w Helsinkach polską delegację serdecznie witali fińscy gospodarze z prezesem przedsiębiorstwa lotniczego Finnair panem Gunnarem Korhonenem na czele. Po południu w salach hotelu „Vaakuna", w którym mieszkała delegacja polska, G. Korhonen wydał przyjęcie na cześć gości polskich.

W czasie kilkudniowego pobytu w Helsinkach nasza delegacja zwiedziła stolicę Finlandii, zapoznała się z jej pięknym nowoczesnym budownictwem oraz odwiedziła najstarsze w tym kraju miasto — Porvo. Przedstawicielowi „Skrzydlatej" pobyt w Helsinkach pozwolił również na zapoznanie się pokrótce z lotnictwem Finlandii, o czym napisze oddzielnie.

Wiele było przyjemnych i pożytecznych spotkań członków polskiej delegacji z fińskimi osobistościami i działaczami, m. in. także z członkami Zarządu Towarzystwa Przyjaźni Fińsko-Polskiej, które działa tam od 30 lat. Ogólny sens tych wypowiedzi był taki, że nowa polska linia lotnicza Warszawa — Helsinki z pewnością przyczyni się do dalszego rozwoju kontaktów gospodarczych i wymiany kulturalnej, a przede wszystkim do rozwoju ruchu turystycznego między Finlandią a Polską.

O turystyce mówiło się chyba najwięcej, o tym m. in. jakie ułatwienia władze polskie stosują już wobec turystów fińskich. Na przykład, każdy z obywateli fińskich może w dowolnym punkcie granicznym PRL lub na lotnisku uzyskać natychmiast wizę polską ważną na 30 dni. Korzystniejsze są również od maja br. warunki wymiany marki fińskiej na złote. Aby zachęcić obywateli fińskich do szerszego korzystania z naszej nowo otwartej linii Warszawa — Helsinki, LOT zamierza od początku przyszłego roku zastosować zniżki turystyczne na tej trasie, tzw. inclusive touring. Projektuje się również międzylądowanie samolotów na tej linii także w Gdańsku.

Nie ulega jednak wątpliwości, że na większy ruch turystyczny między Polską a Finlandią za

pośrednictwem nowej linii lotniczej wypadnie nam poczekać do przyszłego roku, co jest chyba równoznaczne także z rentownością tej linii. W każdym razie z trasą Warszawa — Helsinki, podobnie jak ze Skandynawią w ogóle, wiążemy dość duże nadzieje turystyczne, nie tylko na samolotach LOT-u.

REWIZYTA

Drogę powrotną z Helsinek do Warszawy polska delegacja odbyła samolotem LOT-u przez Kopenhagę. Na pokładzie tego samego samolotu przyleciała z nami do Polski z rewizytą oficjalną delegacja fińska z ministrem Spraw Wewnętrznych Finlandii Nille Ryhte na czele. Delegacja fińska w czasie kilkudniowego pobytu w naszym kraju zwiedziła Warszawę i Kraków oraz odbyła szereg spotkań.

Minister Nille Ryhte, w wypowiedzi udzielonej przedstawicielowi PAP, podzielił się wrażeniami ze swego pobytu w Polsce i omówił niektóre aspekty wzajemnych stosunków między obu krajami.

„Obecnie — stwierdził m. in. — gdy oficjalnie dokonano otwarcia linii lotniczej Warszawa — Helsinki, mam nadzieję, że przyczyni się ona do jeszcze lepszego wzajemnego poznania, do rozwoju turystyki między Polską i Finlandią.

Osobiście jestem bardzo zadowolony, iż podczas pobytu w Polsce miałem możność spotkać się z waszym ministrem Spraw Wewnętrznych oraz wiceministrem Komunikacji i przeprowadzić z nimi pożyteczne rozmowy, dotyczące m. in. warunków pracy, źródeł utrzymania i ogólnego poziomu życia ludności.

Nasi polscy gospodarze z ramienia PLL LOT przygotowali nam bogaty program pobytu, który pod każdym względem jest dla nas interesujący. Wszędzie spotykaliśmy życzliwych i gościnnych ludzi. Dzięki temu nasza wizyta w Polsce zrobiła na mnie osobiście wielkie wrażenie i jestem pewny, że podobne spostrzeżenia poczynili również wszyscy inni członkowie delegacji fińskiej. Pozyskaliśmy tu wielu osobistych przyjaciół, z którymi będziemy utrzymywać stałą łączność".

NASZE OPINIE

A oto, co powiedzieli mi na pokładzie samolotu LOT-u w czasie oficjalnej inauguracji nowej linii lotniczej Warszawa — Helsinki:

Ambasador Polski w Finlandii — EDWARD PIETKIEWICZ:

— Jesteśmy obecnie świadkami stałego rozwoju coraz szerszych kontaktów Polski z Finlandią. Mamy już umowy kulturalną i gospodarczą z tym krajem, stąd coraz więcej kontaktów osobistych — zawodowych i społecznych. Dotychczas podróżowaliśmy obcymi samolotami przez Kopenhagę lub koleją, obecnie droga z Polski do Finlandii i odwrotnie jest bezpośrednia i prosta. Dlatego też, osobiście, witam otwarcie nowej linii lotniczej do Helsinek z największym zadowoleniem. Ma ona duże znaczenie dla ożywienia bezpośrednich kontaktów pomiędzy obu krajami.

Wiceminister Komunikacji — JAN RUSTECKI:

— Przez otwarcie nowej linii lotniczej zbliżyliśmy niejako Polskę do Finlandii i odwrotnie. Początek został zrobiony. Liczymy, że przy dalszym ożywianiu się stosunków polsko-fińskich, szczególnie w dziedzinie turystyki, nasza nowa linia będzie miała coraz więcej pasażerów, będzie cieszyła się coraz lepszą frekwencją.

Śródmieście Helsinek. Zdjęcia autora

Wiceprezes Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Fińskiej — poseł JÓZEF MACIECHOWSKI:

— Mam szczególne powody do radości z powodu otwarcia linii lotniczej do Helsinek. Jednakże warunkiem ułatwiającym wzajemne kontaktowanie się członków obu Towarzystw, Polsko-Fińskiego i Fińsko-Polskiego, którzy chętnie zwiedzaliby nawzajem nasze zaprzyjaźnione kraje, jest postulat naszych Towarzystw, aby można było uzyskać zniżki dla zbiorowych turystycznych wycieczek lotniczych. Wtenczas idea, którą głosimy, będzie mogła być praktycznie realizowana. Jestem bardzo zadowolony z zaproszenia mnie przez LOT na tę inaugurację. Impreza udana. Mogę stwierdzić, że LOT jest w dobrych rękach, ma młodych ludzi, którzy z entuzjazmem pracują nad rozwojem polskiej komunikacji lotniczej.

Zastępca przewodniczącego Prezydium Stołecznej Rady Narodowej — EDWARD DOBIJA:

— Dla nas otwarcie nowej linii jest o tyle interesujące, ponieważ chcemy współpracować ze stolicą Finlandii, szczególnie w zakresie gospodarki komunalnej i budownictwa, które — jak wiadomo — znajdują się tam na wysokim poziomie. Chcemy wymieniać wzajemnie swe doświadczenia. Dzięki otwarciu bezpośredniego połączenia z Helsinkami wzajemne kontakty między obydwu stolicami Polski i Finlandii będą z pewnością szersze. Chcemy, aby jak najwięcej mieszkańców i działaczy Helsinek mogło bezpośrednio zapoznać się z rozwojem Warszawy, co przez otwarcie bezpośredniego połączenia będzie teraz z pewnością łatwiejsze.

Dyrektor Departamentu Ruchu Turystycznego GKKFiT — STANISŁAW OSTROWSKI:

— Z punktu widzenia ruchu turystycznego nowa linia lotnicza ma bardzo istotne znaczenie. Ze względu na to, że wchodzimy na ważny odcinek naszej turystyki, a szczególnie z ofensywą na kraje skandynawskie, powstały warunki na łatwiejszy niż dotychczas napływ turystów do Polski. Już w czasie tej inauguracji przeprowadzamy z przedstawicielami biur podróży i turystyki Finlandii rozmowy na temat programu ruchu turystycznego w 1966 r.

Sekretarz Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — WŁADYSŁAW FRĄCKOWIAK:

— Inauguracja linii do Helsinek została przez LOT zorganizowana wspaniale. W Finlandii spotkaliśmy się z jak najlepszym zrozumieniem znaczenia tej linii, która pozwoli bardziej zbliżyć społeczeństwo polskie i fińskie. Jako związek zawodowy przywiązujemy do tego niemało uwagi. Jak dotychczas nie mieliśmy kontaktów z ruchem związkowym Finlandii, mam jednak nadzieję, że uda nam się go wkrótce nawiązać.

Przedstawiciel PLL LOT na Skandynawię, w Sztokholmie — ZBIGNIEW NAWROT:

— Otwarcie linii do Helsinek zwiększyło tym samym częstotliwość lotów naszych samolotów do Sztokholmu. Na rentowność na nowej trasie trzeba będzie jednak poczekać rok lub półtora. Jestem zachwycony reklamą, jaką prasa, radio i telewizja fińska zrobiła LOT-owi w związku z inauguracją nowej linii. Otwarcie jej przyjęli Finowie serdecznie i chcą jak najbardziej z nami w tym zakresie współpracować. Niemniej jednak uważam, że — mimo wszystko — LOT musi rozwinąć w krajach skandynawskich większą niż dotychczas działalność reklamową i akwizycyjną.

NOWY SPRZĘT I PORT

Przy okazji inauguracji nowej linii warto powiedzieć i o tym, że LOT rozwija coraz intensywniej swoją działalność, pomimo niewątpliwych jeszcze trudności. Jeszcze w tym roku tabor polskich linii lotniczych wzbogaci się o nowy sprzęt: 4 turbośmigłowe samoloty typu An-24, które przeznaczone będą głównie na linie krajowe i na niektóre krótsze linie zagraniczne oraz o 3 turbośmigłowe samoloty Il-18. W planie są także zakupy maszyn odrzutowych. Przeszkala się również nowy personel latający i naziemny oraz powiększa zaplecze usługowo-techniczne.

Będzie więc przybywać sprzętu i nowych linii. A co z portem na Okęciu? Kiedy oddany zostanie do użytku nasz nowy centralny port lotniczy? — pytam o to właśnie obecnego na inauguracji dyrektora Warszawskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego „Żelbet", inż. Jana Wieczorka, którego przedsiębiorstwo buduje właśnie nowy warszawski port lotniczy:

— 22 lipca br. — mówi dyr. Wieczorek — oddaliśmy wieżę radiolokacyjną — SRE, w czwartym kwartale tego roku oddajemy do montażu centrum kontroli ruchu lotniczego — CKRL, do rozruchu i montażu urządzeń technologicznych. Obecnie przystępujemy do montażu dachu nad częścią dworca pasażerskiego. Przewiduje się, że w końcu 1967 r. reprezentacyjny dworzec centralny portu lotniczego na Okęciu będzie gotów do przyjęcia naszych pasażerów lotniczych.

Miejmy więc nadzieję, że za dwa i pół roku inauguracje nowych zagranicznych linii lotniczych LOT-u odbywać się będą już z nowego dworca lotniczego. A tymczasem wszystkiego najlepszego dla naszych linii lotniczych! Niech wychodzą coraz szerzej w świat, na nowe szlaki komunikacji lotniczej.

Z lewej: Na lotnisku w Sztokholmie — przejście dla pasażerów tranzytowych.

Z lewej: Pawilon dworca pasażerskiego Sztokholm-Arlanda.

Z DZIEJÓW SZKOŁY ORLĄT

W GNIEŹDZIE ORLĄT

Napisał płk nawig. CZESŁAW GAGAJEK

WYSOKIE drzewa pokryte jeszcze nieśmiało wczesną, wiosenną zielenią kładły już długie cienie na drogę prowadzącą z lotniska do twierdzy, tuż obok wieży ciśnień, kiedy wtoczono nasze transporty na bocznicę kolejową przy składzie opałowym szkoły dęblińskiej. Serca silniej zabiły ze wzruszenia, wszak dotarliśmy do celu, tu mamy rozpocząć latanie. Zarządzono zbiórkę. Ustawiliśmy się na drodze przy boisku sportowym. „Nie możemy jeszcze dziś opuścić wagonów — oznajmił st. lejtenant Korpaczow — za chwilę będzie zupełnie ciemno i z urządzeniem naszych koszar musimy poczekać do rana, aż się rozwidni. Na razie brak jest tu jeszcze elektryczności, a nasze pomieszczenia musimy sobie sami przygotować. Teraz rozejść się do wagonów, od jutra przystępujemy do organizowania szkoły" — zakończył.

Zrozumieliśmy. Przyjechaliśmy podobnie jak do Zamościa, gdzie właściwie nic nie było przygotowane. Ponownie rozpoczynamy urządzać szkołę od podstaw. Długo nie mogliśmy zasnąć tej nocy.

Dewastacja była ogromna. Pracę rozpoczynaliśmy od „przekopania" drogi prowadzącej od bocznicy kolejowej do budynku działu nauk, w którym mieliśmy zamieszkać i jednocześnie uczyć się. Droga zawalona była zwałami gruzów, plątaniną stalowych prętów, betonowych słupów, pozostałych po stojących tu kiedyś przy niej hangarach i halach warsztatów remontowych. Budynek działu nauk straszył otworami okiennymi, resztkami połamanych ram i drzwi oraz olbrzymią wyrwą w kompleksie hal łączących wschodnią i zachodnią część budynku. W gruzach znajdowaliśmy szczątki silników lotniczych, połamane kadłuby samolotów i inne akcesoria lotnicze. Nagle ktoś odkrył bombę. Było ich tu kilka, szczególnie w halach przyległych do budynku działu nauk. Dowiedzieliśmy się później, że Niemcy planowali wysadzić wszystkie hangary i budynki w powietrze od jednego naciśnięcia guzika. Bomby połączone były więc wspólną siecią, którą w ostatniej chwili partyzantom udało się przerwać. To ocaliło „gniazdo orląt" od całkowitej zagłady.

Kiedy wieczorem, po pierwszym dniu pracy, kładliśmy się na spoczynek na swoich łóżkach przywiezionych z Zamościa, ale ustawionych już w salach dęblińskiego działu nauk, pomimo że nie było w tych salach jeszcze drzwi i nie wszystkie okna udało się nam załatać, wierzyliśmy, że Dęblin odbudujemy, że wystartujemy tu w powietrze — zostaniemy lotnikami. Następne dni jeszcze bardziej utwierdzały nas w tym przekonaniu, kiedy obok naszej sali żołnierskiej urządziliśmy salę wykładową, rozwiesiliśmy tablice, schematy, rozstawiliśmy stoły i taborety, rozpakowaliśmy pomoce naukowe.

W nocy z 8 na 9 maja zbudziła nas tak oczekiwana od dawna wiadomość: „Wojna w Europie skończona. Niemcy hitlerowskie rozbite, podpisały akt bezwarunkowej kapitulacji". Dyżurny eskadry zarządził alarm, podoficer gospodarczy wydał amunicję i łapiąc karabiny ze stojaków, wybiegliśmy przed budynek. Rozpoczęła się strzelanina na wiwat. Nikt nie podawał komendy. Strzelano jeden przez drugiego, strzelały wszystkie pododdziały. Ktoś w porcie lotniczym krecił ręczną syrenę alarmową, która wyła przeraźliwie, zwiastując tym razem radość, a nie trwogę. Przy hangarze, gdzie stały samoloty 3 eskadry poleciały w górę kolorowe rakiety. Od strony Ireny i pobliskiej wsi Bobrowniki dolatywało bicie dzwonów. Nikt już tej nocy nie spał. Przyszli do nas dowódcy, niektórzy wykładowcy, nasi instruktorzy. Wszyscy ogromnie cieszyli się, śpiewali, wiwatowali. Nie wiadomo skąd wyciągnięto ukryte gdzieś półlitrówki i raczono się ich zawartością solennie. W dniu tym zajęć nie było. Około południa na targowisku w Irenie odbyła się manifestacja z udziałem całej szkoły i miejscowej ludności. Było kilka przemówień. Ze strony wojska przemawiał komendant generał Smaga. Mówiono o zwycięstwie, o pracy, która czeka nas wszystkich przy odbudowie zniszczeń i przywracaniu nowego życia. Był to zarazem pierwszy bezpośredni nasz kontakt z miejscowym społeczeństwem. My oczywiście przy tej okazji szukaliśmy od razu kontaktów z miejscowymi pięknościami, których i tu nie brakowało. Po południu wiele z nich przyszło już do nas do garnizonu, gdzie na szkolnym boisku odbył się pierwszy mecz piłki nożnej pomiędzy drużyną szkoły, a drużyną miejscowych kolejarzy. Zwyciężyli lotnicy.

Wreszcie nadszedł ten dzień, stanowiący zawsze dla każdego lotnika niezapomniane przeżycie — pierwszy lot. Było to 25 maja 1945 roku.

Pierwszy lot wykonaliśmy na samolocie Szcze-2 po trasie w rejonie Dęblina. Leciało nas pięciu podchorążych oraz wykładowca nawigacji st. lejtenant Korżow. Mieliśmy zadanie prowadzić orientację wzrokową i dziennik pokładowy, nauczyć się porównywać mapę z terenem i określać w każdym momencie lotu rzeczywiste położenie samolotu, zapoznać się z pracą przyrządów pokładowych w powietrzu oraz położeniem obiektów orientacyjnych w rejonie lotniska i poligonu. Roboty było więc co niemiara. Wszystkie czynności, według ustalonej kolejności, były opisane w nawigatorskim planie lotu, który musieliśmy opracowywać na każde zadanie niezależnie od przygotowania mapy z wykreśloną trasą oraz dziennika pokładowego, w którym zapisywaliśmy wstępne obliczenia lotu, wykonane na podstawie komunikatu meteorologicznego.

Po zajęciu miejsc w samolocie zamknęły się za nami drzwi. Pilot włączył silniki. Samolot zadrżał. Huk silników narastał, przechodząc w przeciągłe wycie. Nie było mowy o jakimkolwiek porozumiewaniu się między sobą. W pewnej chwili samolot ruszył.

Nie było czasu na refleksje. Kiedy samolot przeszedł już do lotu poziomego, Korżow wyrwał nas z chwilowego odrętwienia: „No szturmana, dawajcie rabotać". Przypomniało się nam co powinniśmy robić. Każdy z nas zajmował na kolejnych odcinkach trasu miejsce w kabinie obok pilota i stąd prowadził samolot po trasie. Korżow był bardzo dokładny. Stale pytał nas o różne szczegóły w terenie, o wskazania przyrządów pokładowych, sprawdzał zapisy w dzienniku i na mapie. Godzina pierwszego lotu przeminęła niepostrzeżenie szybko. Tak byliśmy zajęci swoimi „szturmańskimi" obowiązkami, że mało nam pozostało czasu na zachwycanie się widokami „z lotu ptaka". Smak i piękno latania poznaliśmy dopiero w następnych lotach.

Jest takie powiedzenie, że najtrudniejszy jest zawsze początek. Tak też było z lotami. Czekaliśmy na ich rozpoczęcie z niecierpliwością i pewną obawą. Teraz mieliśmy ich pod dostatkiem. Latališmy bardzo intensywnie. Każdy lot był atrakcyjniejszy i jednocześnie trudniejszy. Wnosił nowe elementy z nawigacji busolowej, a później z radionawigacji. Już w piątym kolejnym locie wykonywałem pierwsze bombardowanie celu na poligonie. Było to przeżycie nie mniejsze niż pierwszy lot. Zadanie to brzmiało: „Przeprowadzić bombardowanie z lotu poziomego z samolotu Po-2, z wysokości 1 000 metrów; zrzut bomb pojedynczo, w czterech kolejnych zajściach na cel poligonowy w kształcie kręgu o promieniu 50 m".

Każdy lot dostarczał nowych przeżyć i wrażeń. Czasem zdarzały się zaskakujące sytuacje, wymagające silnych nerwów, olimpijskiego spokoju i opanowania. Nie wolno nigdy dopuścić do paniki i lęku. Nie ma przecież sytuacji bez wyjścia. Tak było np. podczas jednego lotu, który wykonywałem na samolocie Pe-2 z pilotem lejtenantem Baboszko i kolegą Frankiem Kubiakiem, lecącym wówczas w charakterze strzelca radiotelegrafisty. Podczas stromego ataku nurkowego pod kątem 70°, po zrzuceniu bomb i poderwania maszyny w celu wyprowadzenia do lotu poziomego, samoczynnie otworzyło się nagle podwozie samolotu. Maszyną silnie szarpnęło. Gwałtowna, zaskakująca fala oporu powietrza nie pozwalała wyprowadzić maszyny z lotu nurkowego. Samolot gnał ku ziemi. Pilot całą siłą mięśni ciągnął nadaremnie drążek sterowy na siebie, pomagając w ten sposób automatycznemu urządzeniu, służącemu do wyprowadzania z nurkowania. Widzę, jak pilot, ostatkiem sił, zmaga się z maszyną, jak krew nabiega mu do skroni, pęcznieją żyły u rąk, jak daremnie usiłuje pokonać prawo ciążenia. Sekundy biegną, a wraz z nimi zbliża się ziemia. Coś mi podpowiedziało: „Pomóż mu". Z wielkim trudem, pokonując siłę odśrodkową, udało mi się podnieść ze swego fotela. Stanąłem za pilotem i pochylając się nad nim, złapałem obiema rękami za wolant drążka sterowego, a następnie z całej siły zacząłem ciągnąć go wspólnie z pilotem do siebie. Powoli poddawał się. Maszyna przechodziła do lotu poziomego. Kiedy Baboszko wyrównał lot, wysokościomierz wskazywał 200 metrów. Ziemia była już blisko.

Inna przygoda wydarzyła się koledze Zbyszkowi A. podczas nocnych lotów na bombardowanie z samolotu Po-2. Kiedy po wykonaniu czterech kolejnych zajść na cel sprawdzał za pomocą celownika, czy wszystkie bomby zostały zrzucone, zauważył, że jedna wisiała jeszcze pod prawym płatem. Zgodnie z instrukcją wykonał piąte zajście na cel, a gdy i tym razem bomba nie odczepiła się, powtórzył jeszcze raz, pociągając kolejno wszystkie linki. Zabiegi te jednak nie poskutkowały.

„Kiedy byliśmy już prawie zdecydowani wracać z bombą na lotnisko — opowiadał nam później Zbyszek — pilot zauważył w odblasku płomieni wydzielających się z rur wydechowych silnika, że bomba ta jakoś nienormalnie wisi pod płatem. Jej głowica opuszczona była poniżej krawędzi dolnego skrzydła. Stalowa linka zakończona widełkowato, przeznaczona do zabezpieczenia zapalnika, swobodnie zwisała pod płatem. Oznaczało to, że wiatraczek zapalnika odkręcił się już na pewno pod wpływem opływających go strug powietrza i bomba wisi pod samolotem z odbezpieczonym zapalnikiem. Już ta myśl wywołała nieprzyjemne wrażenie, jednak to, co po chwili ujrzałem przez celownik, było jeszcze bardziej szokujące. Bomba wisiała ukośnie zaczepiona statecznikiem o nakrętki wsporników, za pomocą których reguluje się jej poziom zawieszenia. Zapalnik był odbezpieczony.

Gdy opowiedziałem to wszystko dokładnie pilotowi — wyjaśniał dalej Zbyszek — ten kazał mi zapiąć pasy i powiedział, że spróbuje ewolucjami samolotu odczepić bombę. Może jakoś obsunie się z zaczepu i spadnie. Zaczęły się karkołomne ewolucje, górki, przechyły, zwroty bojowe, strome nurkowanie z gwałtownym poderwaniem samolotu. Kilkakrotnie powtórzyliśmy „program" coraz to bardziej niebezpiecznych ewolucji, a bomba nie odczepiała się od samolotu. Zdawaliśmy sobie sprawę, co oznacza na samolocie taka 25-kG bomba z odbezpieczonym zapalnikiem uderzeniowym natychmiastowego działania. Nie wiadomo, jak

Kolejny fragment wspomnień pułkownika nawigatora Czesława Gagajka dotyczy pierwszego okresu odbudowy i uruchomienia Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Od tego czasu minęło dwadzieścia lat. Dzisiaj z nieukrywanym wzruszeniem — o czym zresztą donoszą czytelnicy „Skrzydlatej Polski" — czyta się wspomnienia z tamtych lat. Ale nie tylko. Można z dumą ocenić ogromny wkład ludzkiej pracy w dzieło stworzenia wojskowej szkoły lotniczej — szkoły mającej piękne tradycje.

zachowa się ona w chwili lądowania, w momencie zetknięcia się z ziemią. Czy utrzyma się na zaczepie? A jeśli się nie utrzyma? O tym staraliśmy się nie myśleć".

Słuchając opowiadania Zbyszka bezpośrednio na starcie po wylądowaniu, w pełni zdawaliśmy sobie sprawę, w jak groźnej sytuacji znalazła się załoga. O lądowaniu nie mogło być mowy — to raczej ostateczność, desperacki krok dający nikłą szansę uratowania się. Opuścić samolotu nie było można, gdyż na Po-2 latališmy bez spadochronu. Jak się ratować? Co robić? Czy jest jakaś szansa? Przecież paliwo się kończy. Odpowiedź dał nam Zbyszek, kontynuując swoje opowiadanie:

„Pomimo dużego napięcia nerwowego pilot zachował spokój i pełne panowanie nad maszyną. Mówił do mnie normalnym głosem, że wszystko będzie dobrze i że bomby zapewne się pozbędziemy. Kiedy jednak ewolucje okazały się bezskuteczne, zaczął się radzić, co robić dalej. Nie wiedziałem, co mu zaproponować, gdy nagle błysnęła myśl — wyjdę na skrzydło samolotu i zepchnę bombę. Nie miałem jeszcze planu, jak to zrobić, lecz od razu powiedziałem to pilotowi. — Zwariowałeś chyba, chcesz być samobójcą? — taka była pierwsza reakcja lejtenanta K. Kiedy jednak powiedziałem mu, że to jedyna szansa i że jednakowym samobójstwem, z tym, że zbiorowym, jest również lądowanie — zaczął ustępować. — Spokojnie, spokojnie, musimy to dokładnie przemyśleć — powiedział pilot przechodząc jednocześnie do lotu poziomego.

Ustaliliśmy, że wyjdę z kabiny na prawy płat, położę się brzuchem na skrzydle i ręką będę usiłował zepchnąć bombę. Drugą ręką cały czas miałem się trzymać burty kabiny, a następnie stalowych lin mocujących górny płat z dolnym. Ponadto pilot miał trzymać mnie za pas.

Kiedy już dokładnie omówiliśmy szczegóły, zdjąłem buty, zaczepiłem do swego pasa służbowego pas pilota, który trzymał drugi jego koniec w prawej ręce, sprawdziłem wszystkie zapięcia kombinezonu lotniczego i zameldowałem: Gotów. Po chwili usłyszałem: — Można, dawaj.

Spojrzałem na wysokościomierz. Wskazywał 1 200 m. Samolot leciał równo, spokojnie, utrzymywany lewą, pewną ręką pilota. Wokół prawej dłoni, spoczywającej na burcie kabiny, lejtenant K. owinął sobie pas, który stanowił jedyną moją asekurację. Uniosłem się w kabinie. Silny pęd powietrza z prędkością ponad 100 km na godz. uderzył mnie w twarz, ostrzegając niejako przed dalszym ryzykiem. Nie cofnąłem się jednak. Trzymając się oburącz burty kabiny, po chwili stałem bosymi stopami na dolnym skrzydle samolotu. Czułem teraz na całym ciele silny napływ powietrza. Trzeba jak najszybciej zmniejszyć powierzchnię oporu — pomyślałem — inaczej „zdmuchnie" mnie ze skrzydła. Pochyliłem się do przodu, przybliżając jednocześnie ku krawędzi natarcia skrzydła. Jedną ręką chwyciłem linkę stalową, drugą trzymałem się burty, którą później jednak musiałem puścić. Linka dawała bardzo chwiejne oparcie. Cała drżała i wydawało się, że w każdej chwili pęknie. Spojrzałem z ukosa na pilota. Jego spokój, pewność i wysoka czujność na każde drgnięcie maszyny dodawała mi odwagi i naprawdę w tym momencie myślałem tylko o tym, jak dosięgnąć bomby. Po chwili leżałem na dolnym skrzydle. Chcąc sięgnąć do bomby, musiałem przesunąć się nieco do przodu i w bok od kadłuba samolotu. Wychyliłem się, jak tylko mogłem, przed krawędź skrzydła i lewą ręką błądziłem pod płatem, daremnie szukając bomby. Nie mogłem jej jednak dosięgnąć. Głowica opuściła się o wiele niżej, niż sięgały moje ramiona. Cały wysiłek okazał się daremny".

W jednej chwili zamajaczyła znów przed nami wizja lądowania samolotu Po-2 nr 010. Nie pytaliśmy Zbyszka, jak on się wówczas czuł, co przeżywał.

„No, a jak pozbyliście się bomby, przecież lądowaliście bez niej?". — zniecierpliwił się jeden z kolegów.

„Zanim podniosłem się ze skrzydła, przyszedł mi na myśl inny pomysł — zaczął po chwili Zbyszek. — Odwrócę się plecami do kierunku lotu, opuszczę się aż do pasa z przedniej krawędzi skrzydła, trzymając się silnie oburącz za stalową linę, nogą poszukam bomby i zepchnę ją. Oceniłem, że w ten sposób powinienem ją dosięgnąć. Nie mówiąc nic pilotowi, wykonałem w pozycji klęczącej obrót ciała o 180°. W pewnej chwili nie trzymałem się niczego, a jedynie dłońmi opierałem o pokrycie skrzydła. Czułem jak pilot szarpie mnie za pas, chcąc w ten sposób zmusić do powrotu do kabiny. Byłem jednak zdecydowany. Nie liczyłem już nawet na asekurację pilota za pomocą pasa. Pas mógł okazać się za krótki.

Kiedy już oburącz chwyciłem się stalowej liny i zacząłem zsuwać ze skrzydła, spojrzałem w prawo na kabinę pilota. Domyślił się on zapewne mojego zamiaru. Był wychylony z kabiny. Prawą rękę miał zupełnie wyciągniętą i trzymał w niej pas. Ta wyciągnięta ręka lejtenanta K., świadomość, że nie jestem sam, dodała mi odwagi i pewności działania. Kiedy już zawisłem na krawędzi skrzydła, o niczym innym nie myślałem, jak o tej przeklętej bombie. Szukały jej teraz moje nogi, błądząc po omacku pod płatem. Kiedy zdawało się, że jej już nigdy nie znajdę, gdy ręce drętwiały pod ciężarem zwisającego ciała, nagle lewą stopą wyczułem dotknięcie zimnego żelaza. To bomba parzyła swą zimną stalą. Musiałem z największą uwagą obmacać nogą głowicę bomby, aby nie wykonać jakiegoś nieostrożnego ruchu i nie uderzyć w odbezpieczony zapalnik. Opuszczając się jak najniżej, oparłem stopę o zimną skorupę w bezpiecznym miejscu, skurczyłem nogę, by w pewnym momencie gwałtownie ją rozprężyć i całą siłą pchnąć bombę. W pierwszej chwili, tracąc nagle oparcie, pomyślałem, że noga zsunęła się z bomby. Szukałem jej ponownie pod płatem, lecz nie mogłem natrafić. Bomby nie było pod skrzydłem. Upewniło mnie w tym również gwałtowne szarpnięcie pasa. Lejtenant K. ciągnął mnie do kabiny. W taki oto sposób pozbyliśmy się bomby" — zakończył opowiadanie Zbyszek.

Zajęcia z nawigacji powietrznej w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie (sierpień 1945). W głębi — na zdjęciu — starszy wykładowca nawigacji, starszy lejtenant J. Korżow. Pierwszy z lewej — autor wspomnień.

Dowiedzieliśmy się później od służby poligonowej, że bomba spadła i wybuchła na samej granicy poligonu. Załoga przez kilka dni odpoczywała po tym locie, a my odtąd dokładniej sprawdzaliśmy podwieszenie bomb, a zwłaszcza dokręcanie tylnych wsporników.

Wspomniane wyżej i temu podobne przeżycia, które na szczęście kończyły się zawsze pomyślnie (w ciągu okresu szkolenia nie mieliśmy ani jednej katastrofy, nikt nie zginął), nikogo nie odstraszały od latania. Niejako pasjonowaliśmy się tym. To było coś, co można określić jako brawurę czy też romantyzm latania. Do tych kategorii należały również skoki spadochronowe, które musiał każdy wykonać przynajmniej 2—3 razy. To był warunek dopuszczenia do lotów na samolotach bojowych.

Rudi Daum pisze w „Aerosport" o IV Rajdzie Pilotów i Dziennikarzy

TO BYŁO WSPANIAŁE PRZEŻYCIE!

W lipcowym numerze lotniczego pisma NRD — „Aero-Sport" trzy pełne kolumny zajmuje artykuł pt. „Unterwegs über Polen", napisany przez Rudi Dauma, członka załogi niemieckiej uczestniczącej w tegorocznym IV Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. Pilotem niemieckiego Jaka-18 P był młody, utalentowany pilot Dieter Kapphahn; obaj z Daumem reprezentowali po raz pierwszy na polskich zawodach lotniczych Aeroklub NRD i pismo „Aero-Sport".

Rudi Daum szczegółowo relacjonuje, etap po etapie, przebieg Rajdu, notując przy tej okazji własne — ciekawe dla nas — spostrzeżenia i wrażenia odniesione przez siebie i swego towarzysza z wizyty w Polsce i uczestnictwa w zawodach. Już w pierwszych słowach reportażu Daum pisze, iż Rajd był dla nich jednym wspaniałym przeżyciem. Organizację całej imprezy określa jako pierwszorzędną, wyjątkowo wysokiej klasy. Również wysoko ocenia poziom umiejętności lotniczych polskich pilotów (Daum jest również dobrym pilotem). W pełnych napięcia i szczerości słowach autor oddaje atmosferę Rajdu, nacechowaną szlachetną walką sportową i koleżeństwem oraz w pięknych, pełnych skromności zdaniach opisuje radość załogi z odniesienia zwycięstwa etapowego (w Słupsku). O spontanicznie serdecznym przyjęciu, zgotowanym uczestnikom Rajdu przez władze terenowe i ludność w Ciswej Sieni, pisze, iż było „nie do opisania".

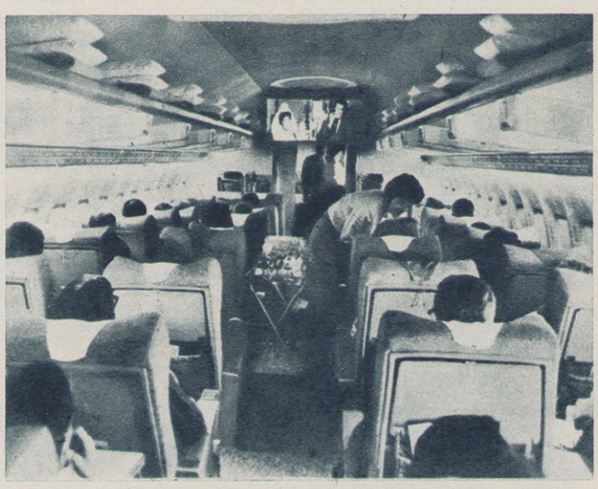
Dobry artykuł, wiernie odzwierciedlający niemieckiemu czytelnikowi ostrą sportową walkę w czasie Rajdu i dokładnie oddający spostrzeżenia wnikliwego, bystrego obserwatora. A poza tym — jest to jeszcze jeden dobitny dowód

korzyści, jakie przynosi dla popularyzacji polskiego sportu lotniczego zaproszenie zagranicznych załóg na polskie zawody samolotowe. Opłaci się, efekt propagandowy murowany. (z)

Na zdjęciu: Dieter Kapphahn (z prawej) i Rudi Daum w czasie wykreślania na mapie trasy jednego z etapów.

FILM NAD ATLANTYKIEM

W samolotach linii amerykańskich TWA wyświetlane są w czasie lotu nad Atlantykiem filmy. Używa się do tych celów specjalnie wyprodukowanych dla TWA projektorów 16-milimetrowych. Ekran umieszczony jest w miejscu łatwo widocznym z każdego fotela. Dźwięk odbiera się ze słuchawek nakładanych na uszy — dlatego, aby ci spośród pasażerów, którzy nie życzą sobie słuchania tekstu dialogów i podkładu muzycznego, mogli odpoczywać.



● **Według** danych kanadyjskiego ministerstwa lotnictwa, od 1960 roku 79 osób straciło życie w katastrofach lotniczych spowodowanych przez ptaki. Niebezpieczeństwo jest największe przy starcie i lądowaniu, jednak ptaki mogą spowodować katastrofę również w czasie lotu na dużych wysokościach. Stwierdzono bowiem, że np. dzikie gęsi odbywają loty nawet na wysokości 8 000 m.

● **„Air France"**, „Lufthansa" (NRF) i „Japan Airlines" postanowiły wspólnie uruchomić komunikację powietrzną pomiędzy Europą i Dalekim Wschodem, drogą poprzez Biegun Północny. Każde z towarzystw ma dokonywać 8 lotów tygodniowo, przewożąc w sumie w obu kierunkach 1 000 pasażerów.

● **Prawdziwa** walka trwa obecnie między lotniczymi towarzystwami brytyjskimi o uruchomienie linii komunikacji pasażerskiej do ZSRR. „British United Airways" (BUA — przedsiębiorstwo prywatne) zamierza uruchomić szlak do Leningradu, wykonując obecnie na tej trasie loty charterowe, „British European Airways" (BEA) — zamierza również uruchomić trasę do Leningradu, wreszcie „British Overseas Airways Corporation (BOAC) chce eksploatować trasę Londyn—Moskwa.

● **Amerykański** Boeing-707 linii „Pan American Airways" lądowaniem na lotnisku Ruzyne zainaugurował stałą linię komunikacji powietrznej między Nowym Jorkiem i Pragą czeską. Jest to pierwsze bezpośrednie połączenie lotnicze Nowego Jorku ze stolicą państwa socjalistycznego.

● **Na lotnisku** w Londynie samolot Tu-104 czechosłowackich linii CSA stoczył się z pasa startowego i przewróciwszy dwa płoty zatrzymał się w polu. Nikt z pasażerów nie odniósł szwanku. Wypadek nastąpił w czasie gwałtownej burzy. Wysoka warstwa wody na lotnisku spowodowała, że samolot wpadł w poślizg i zboczył z pasa startowego.

● **Towarzystwa** komunikacji lotniczej w USA przewiozły w ub. r. na szlakach krajowych i zagranicznych ogółem ponad 81 mln pasażerów. Łączna ilość katastrof, jakie dotknęły w ub. roku samoloty USA, wyniosła 9 (dwieście ofiar).

● **Specjaliści** amerykańskiego towarzystwa lotniczego „Pan American Airways" będą szkolić personel lotniczy w Gwinei. Podobnej pomocy PAA udzieliły już Turcji, Syjamowi, Pakistanowi, Afganistanowi i Iranowi.

● **Brytyjski** samolot pasażerski „Viscount" rozbił się pod Liverpoolem. Samolot, który leciał z samą załogą bez pasażerów, zawadził o budynek fabryki chemicznej obok lotniska, na którym miał wylądować. Zginęło 10 osób — 3 członków załogi oraz 7 robotników fabryki.

● **W USA** podano wiadomość o podpisaniu z NRF umowy w sprawie współpracy w dziedzinie badań kosmicznych. Umowa przewiduje wspólną budowę i umieszczenie w 1968 r. na orbicie zachodnioniemieckiego „satelity naukowego". Podano, że głównym celem badań amerykańsko-niemieckich mają być pomiary wewnętrznego pierścienia promieniowania kuli ziemskiej.

HINDUSKI NIEPOKONANE

Indyjskie stewardessy są nie do pobicia. Na odbytym niedawno w Australii międzynarodowym konkursie piękności stewardess pierwsze miejsce zajęła Nalini Shahani, stewardessa indyjskich linii lotniczych „Air India". Nalini otrzymała bardzo staranne wykształcenie — studiowała historię sztuki na uniwersytecie w Bombaju. W „Air India" pracuje od 1962 roku, m. in. na placówkach w Londynie i Hong Kongu. Była wybrana jako przedstawicielka „Air India" na międzynarodowych targach w Nowej Zelandii.

Na zdjęciu: Nalini Shahani (w sari) w towarzystwie swych konkurentek w Australii — Kanadyjki i Nowozelandki.

„ZERO" NA DACHU

Na płaskim dachu — tarasie jednego z wielkich magazynów handlowych w Tokio ustawiony został egzemplarz jednego z najsławniejszych japońskich samolotów II wojny światowej — myśliwiec Mitsubishi „Zero". Przez wiele, wiele lat stał on zapomniany w kącie lotniska na wyspie Guam, gdzie swego czasu został zdobyty przez atakujące japońską załogę wojska amerykańskie. Obecnie — „Zero" służy dla japońskiej publiczności jako nieme przypomnienie czasu wojny.

TOUR AERIEN DE LA FRANCE

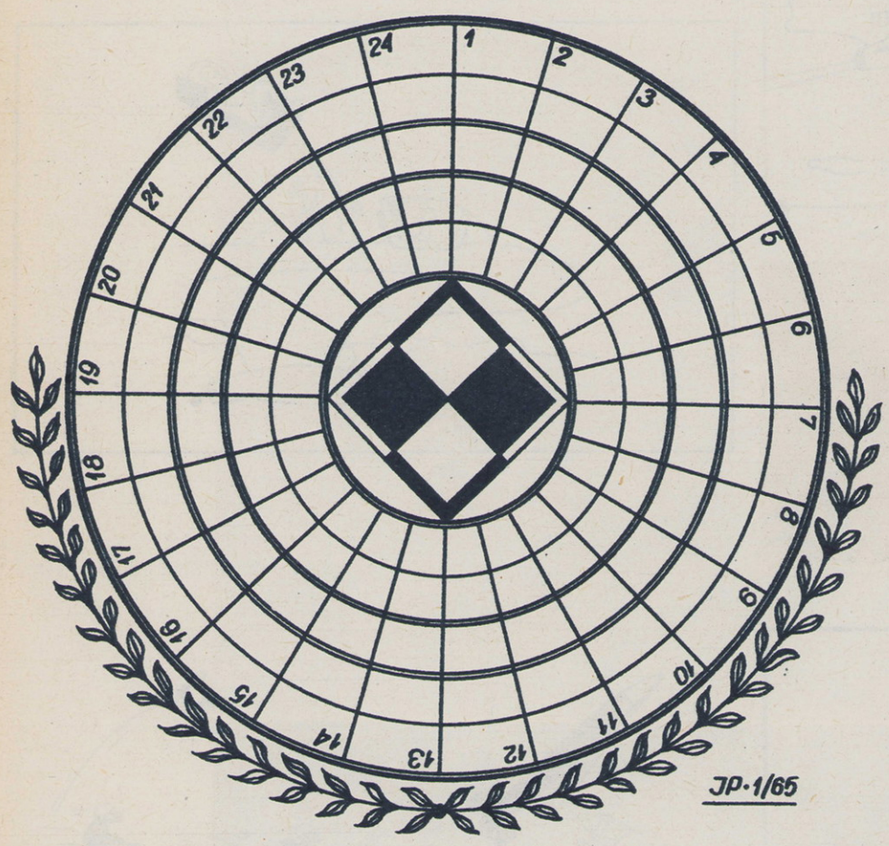
We Francji odbył się wieloetapowy, 13 z kolei tzw. „Tour aerien de la France", czyli rajd lotniczy podobny swą strukturą do organizowanych u nas od czterech lat RSDiP. W imprezie wzięła udział imponująca „flotylla" aż 64 samolotów sportowych. Zwycięzcą zawodów został 20-letni Christian Debeury, z Paryża. Na zdjęciu: Samoloty uczestniczące w „Tour", na lotnisku w Maubeuge.

WIRÓWKA LOTNICZA

Do podanej figury należy wpisać dośrodkowo 24 wyrazy pięcioliterowe. Środkowe litery wyrazów, znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane zgodnie z ruchem wskazówek zegara, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — melduje się nad nią szybowiec na mecie w czasie zawodów; 2 — gęsty smar; 3 — nazwa kabiny kosmonauty G. Coopera; 4 — element szkieletu kadłuba; 5 — ruchoma część skrzydła; 6 — półprzewodnikowy element radiotechniczny; 7 — lotnik; 8 — wykonują je spadochroniarze; 9 — figura akrobacji lotniczej; 10 — polski samolot konstrukcji powojennej o układzie „parasola"; 11 — niemiecka wytwórnia produkująca silniki modelarskie; 12 — nazwa polskiego szybowca, produkowanego w szeregu odmianach; 13 — może być powietrzna; 14 — imię czwartego kosmonauty radzieckiego; 15 — na samolocie są rozpoznawcze; 16 — jednostka natężenia prądu elektrycznego; 17 — jedna z elektrod; 18 — rakieta amerykańska; 19 — poprzednik masera; 20 — nazwa samolotu TS-11; 21 — orbitował w przestrzeni kosmicznej; 22 — suw pracy silnika; 23 — polski powojenny motoszybowiec; 24 — tylna część samolotu (l. m.).

Oprac.: **JANUSZ PALACZ**



Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 29 sierpnia 1965 roku, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Wirówka lotnicza".

ROZWIĄZANIE „CIĄGÓWKI LOTNICZEJ" z nru 29 „SP" z dnia 18 lipca 1965 r.

Hasło: **Chlubne tradycje polskich skrzydeł.**

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Mucha", 2 — aeroklub, 3 — Bennet, 4 — tarcza, 5 — „ANT", 6 — Tałdykin, 7 — nos, 8 — stacja, 9 — alert, 10 — Tupolew, 11 — „Wostok", 12 — „Kanie", 13 — „Echo", 14 — Oparin, 15 — notes, 16 — skrzydło, 17 — orzeł.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jan Żurawski — Boguszyce, pta Węgry, pow. Wrocław; Roman Rogalski — Mszana Dolna, ul. Sądowa 571, pow. Limanowa, woj. krakowskie; Stanisław Kaczmarek — Wałbrzych 7, ul. 15 Grudnia 3/1.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" z nru 30 „SP" z dnia 25 lipca 1965 r.

POZIOMO: 3 — pas, 7 — „Wrona", 8 — nalot, 9 — gaz, 10 — Witek, 12 — zrzut, 13 — gwiazda, 18 — Arkady, 19 — lotnik, 22 — latanie, 25 — kapot, 26 — „Eltra", 27 — LOT, 28 — Kępka, 29 — szyba, 30 — wyż.

PIONOWO: 1 — armia, 2 — śnieg, 4 — aparat, 5 — kadra, 6 — Toruń, 11 — kwadrat, 12 — zdrowie, 14 — FAI, 15 — Oka, 16 — Ina, 17 — LKE, 20 — zawody, 21 — napęd, 22 — lotka, 23 — Eliza, 24 — próby.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Janusz Nowaczyński — Kraków, ul. Kopernika 23A; Zygmunt Dobrzyński — Wrocław 7, ul. Cieplicka 19/1; Janusz Cencelek — Gdańsk 9, ul. Małomiejska 38/4.**

POCZTA LOTNICZA

CHOCHLIK

Mieczysław Skowroński z Krynicy przesłał pod adresem naszej redakcji wycinek

... zespół konstruktorów pod kierunkiem mgr inż. Czuby nad nowym modelem wysoko wyczynowego szybowca przeznaczonego dla celów zwiadowczych i lotów rakietowych — szybowca „Zefir-3". Zakład w Bielsku wykonał już dwa prototypy nowego typu szybowca. Znajduja ...

prasowy z numeru 175 (5422) „Gazety Krakowskiej", który reprodukujemy. Jest to podpis pod zdjęcie przedstawiające nowy polski szybowiec „Zefir-3" i jego konstruktora mgra inż. Bogumiła Szubę.

Nie prowadzimy, wzorem „Szpilek", „oślej łączki", do której kwalifikuje się ten wycinek, niemniej jednak tyle błędów (i to jakich!), w jednym niewielkim podpisie, źle świadczy o „propagatorach" lotnictwa z „Gazety Krakowskiej". Mamy jednak nadzieję, że tym razem był to jednak wyłącznie tzw. chochlik drukarski.

Niewłaściwy fragment podpisu powinien, według nas, brzmieć: „...pod kierunkiem mgra inż. Szuby nad nowym modelem wysokowyczynowego szybowca przeznaczonego dla celów zawodniczych i lotów rekordowych..."

DO OSL TYLKO PRZEZ LPW

Henryk Janiak — Swierczyna. Wszyscy kandydaci do Oficerskiej Szkoły Lotniczej obowiązani są do wstępnego przeszkolenia lotniczego w aeroklubie, w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Ominięcie tej drogi jest praktycznie niemożliwe.

KAMIKAZE

Waldemar Drzewiecki i Stanisław Janosik — Grudziądz. Straty ogólne zadane przez japońskich lotników-samobójców w czasie II wojny światowej są dość poważne. Zatopili oni 17 okrętów o łącznej wyporności 47 570 DWT i zniszczyli 16 okrętów o łącznej wyporności 36 490 DWT. W sumie więc kamikaze mają na swym koncie 33 całkowicie unieszkodliwione okręty o ogólnej wyporności 84 060 DWT.

Obszernie o japońskich lotnikach śmierci, z podaniem wielu danych, pisał, na łamach „Skrzydlatej Polski" mgr Andrzej Morgała w numerach 20—23 z 1963 r.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

MAREK PŁOSZYŃSKI — WARSZAWA. W miarę wprowadzania nowych i bardziej współczesnych typów maszyn lotniczych zmieniała się zewnętrzna sylwetka pilota, dokonywały się stale modyfikacje umundurowania lotniczego, dotyczącego zarówno jego formy zewnętrznej jak też przeznaczenia. Znikła już chyba bezpowrotnie sylwetka pilota ubranego w gruby kombinezon futrzany.

Zagadnienie umundurowania lotniczego w dobie obecnej rozpatrywać można jedynie pod kątem zapewnienia pilotowi ochrony przed zimnem podczas pobytu na starcie i w zimnych porach roku i właściwej ochrony przed przegrzaniem podczas pobytu na starcie w ciepłych porach roku.

CZESŁAWA GLAPIŃSKA — POZNAN. Wibracją (drganiem) nazywamy wolniejszy lub szybszy ruch ciała w jedną i drugą stronę dookoła punktu równowagi.

W chwili obecnej musimy przedstawić sobie trudności na jakie natrafiamy przy próbach zabezpieczenia pilota we właściwe umundurowanie lotnicze. Z jednej strony bowiem musi ono spełniać rolę dobrej ochrony przed utratą ciepła, z drugiej zaś zapewniać jego właściwą utratę. Niewłaściwie ubrany pilot narażony jest na przegrzanie, co przejawia się wzmożoną potliwością, rozszerzeniem naczyń krwionośnych skóry, męczeniem się i upośledzeniem czynności fizycznych i psychicznych.

Ubranie winno być lekkie, luźne i przy spełnieniu walorów estetyki zewnętrznej winno zapewniać całkowitą sprawność ruchową pilota.

Wibracją mechaniczną nazywamy drgania przekazywane bezpośrednio z przedmiotu badającego na ciało ludzkie, w odróżnieniu od wibracji dźwiękowej. W lotnictwie spotykamy się z dużą różnorodnością częstotliwości i amplitud wibracji. Bardzo ważnym problemem wibracji miejscowej, z punktu widzenia lekarskiego, jest zagadnienie transmisji energii wibracyjnej z drążka sterowego na kończyny górne. Wibracja drążka sterowego zostaje przeniesiona przez kończyny górne na całe ciało pilota.

Reakcje ustroju na czynnik wibracyjny są uzależnione od czasu ekspozycji, parametrów wibracji oraz wrażliwości ustroju.

Dr HENRYK KLIMEK

WUKO

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

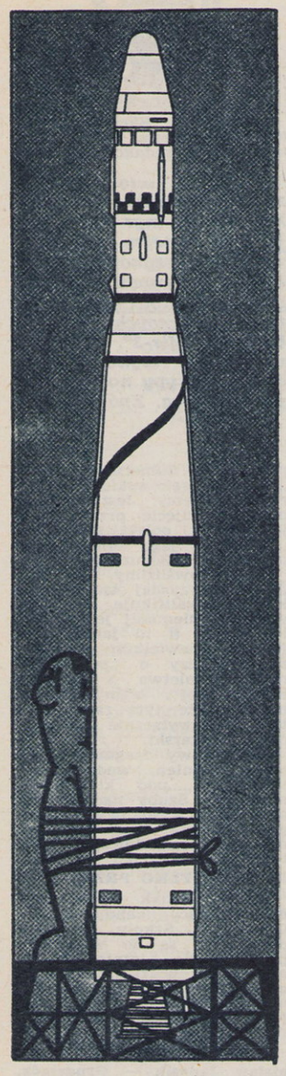
„SKRZYDLATA POLSKA"

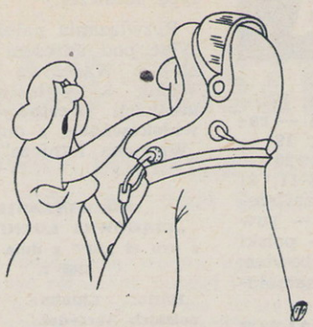
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

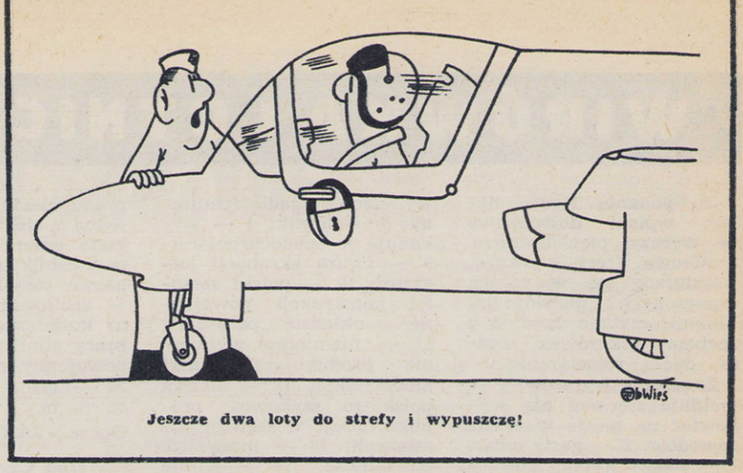
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6205 E-35



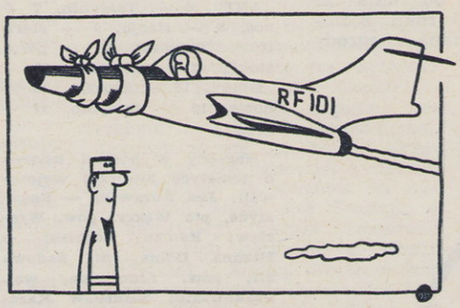


— Po co ci zaskórniak w Kosmosie?

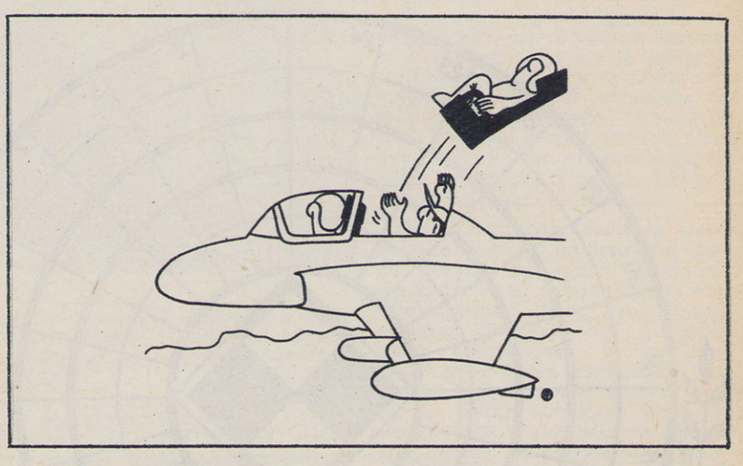


Jeszcze dwa loty do strefy i wypuszczę!

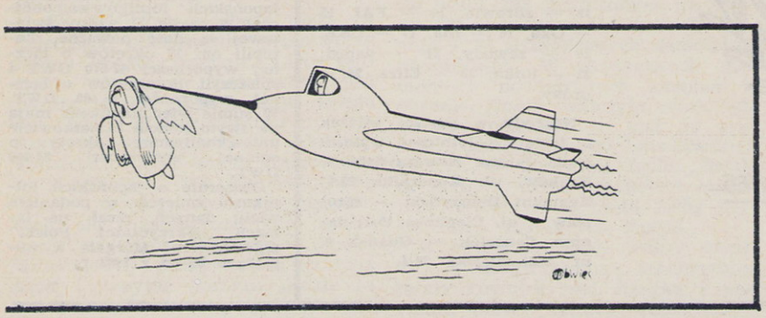
RYSUNKI WIESŁAWA FUGLEWICZA

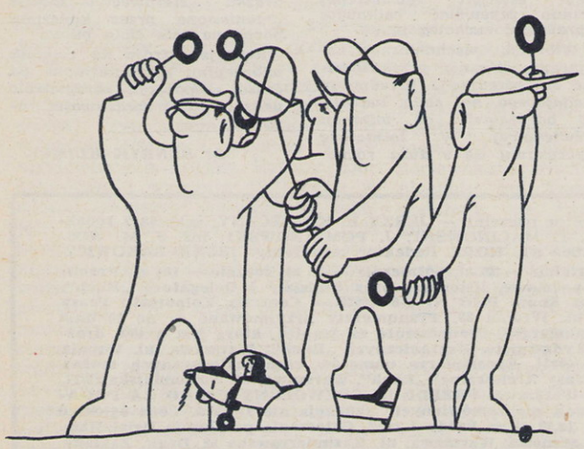
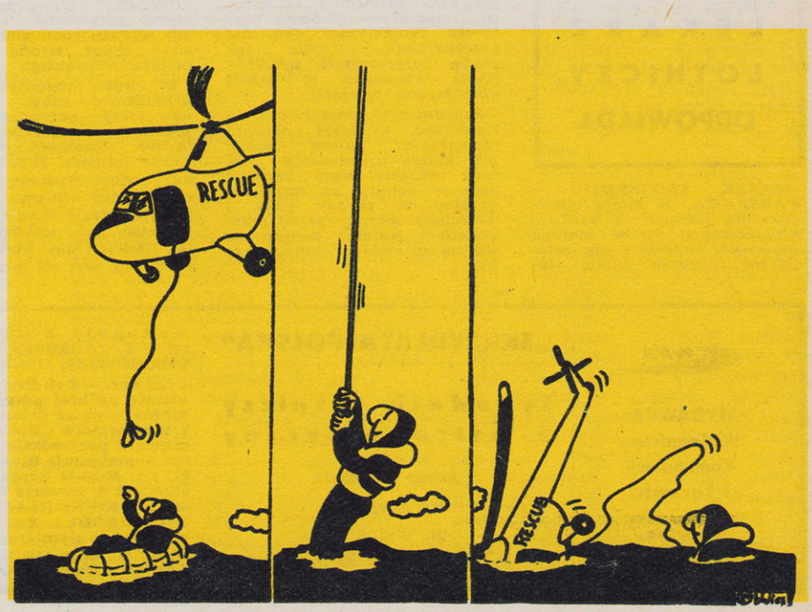


Po incydencie nad Pierrelatte.



POŚMIEJMY SIĘ...





Na naszych lotniskach sportowych utrzymywana jest niezwykle liczna służba ruchu lotniczego.